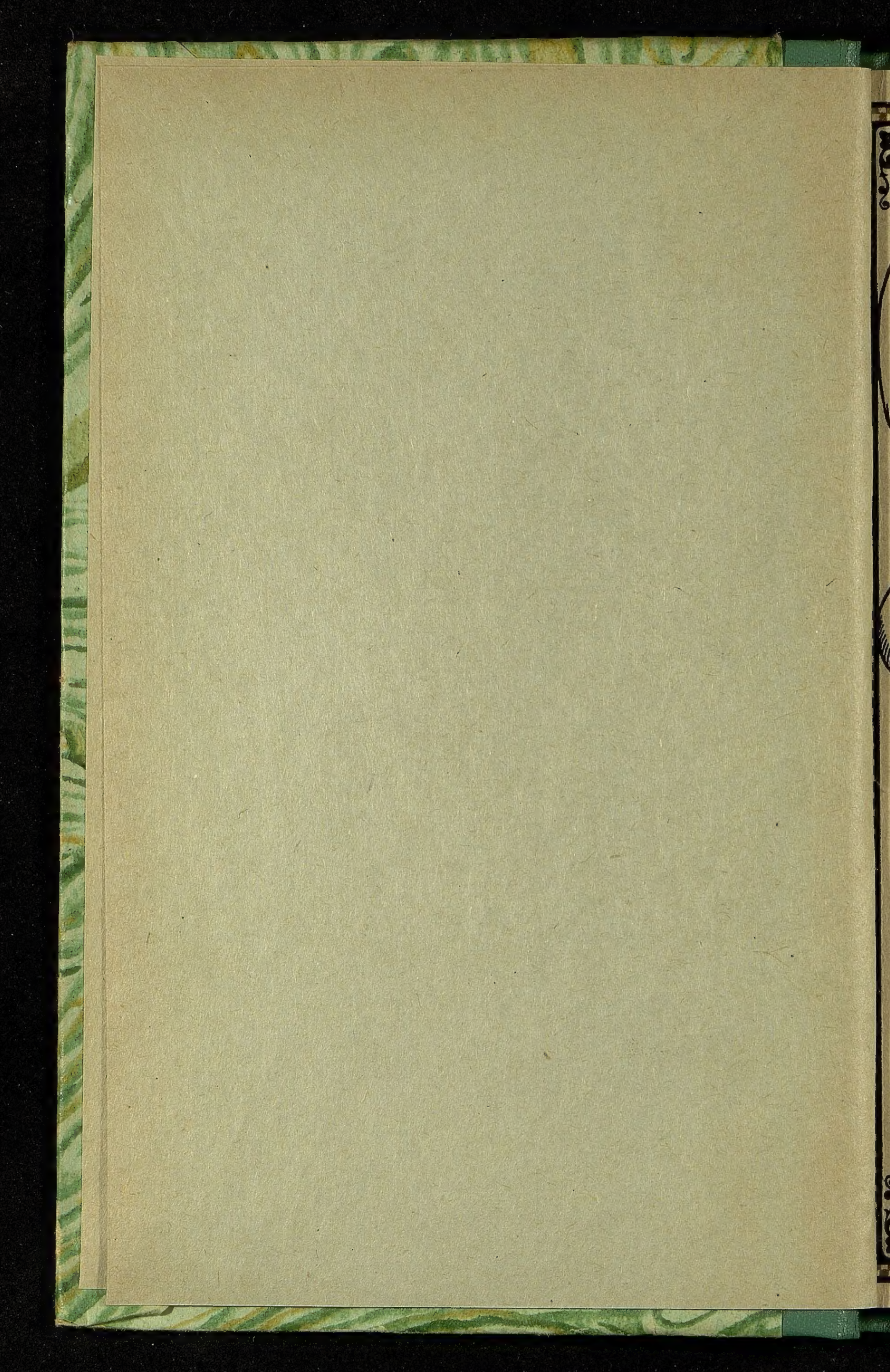


# ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТЪ



# ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТЪ

## СРОЧНЫЕ РЕЙСЫ:

1) ОДЕССА—ВЛАДИВОСТОКЪ.
2) ВЛАДИВОСТОКЪ—ЦУРУГА.
3) ВЛАДИВОСТОКЪ—ШАНХАЙ.
4) ВЛАДИВОСТОКЪ—НИКОЛАЕВСКЪ н./А.
5) ВЛАДИВОСТОКЪ—КАМЧАТКА и порты Охотскаго и Берингова морей.

**1915 г.**

ТИП. Т-ВА „ХУДОЖ. ПЕЧАТНЯ". ДЕМИДОВЪ, 4.

# ОГЛАВЛЕНІЕ.

# Добровольный Флотъ.

Добровольный Флотъ учрежденъ въ 1878 г., благодаря патріотическому подъему, охватившему всѣ классы русскаго общества въ тревожные дни Санъ-Стефанскихъ переговоровъ, когда, послѣ едва законченной турецкой кампаніи, Россія стояла, повидимому, передъ опасностью новой войны съ морской державой, для противодѣйствія коей она располагала незначительнымъ количествомъ военныхъ судовъ.

Первоначальной задачей Добровольнаго Флота было поэтому способствовать усиленію военнаго флота созданіемъ такой мореходной организаціи, которая въ случаѣ надобности, легко могла бы обращаться на служеніе военнымъ нуждамъ государства.

Обиліе притекавшихъ со всей Россіи пожертвованій дало возможность очень скоро приступить къ осуществленію намѣченной цѣли, такъ что къ моменту ликвидаціи дѣла на театрѣ военныхъ дѣйствій въ Турціи, Добровольный Флотъ располагалъ уже тремя пароходами крейсерскаго типа: „Россія", „Петербургъ" и „Москва", которые и были посланы въ турецкія воды для перевозки на родину русскихъ войскъ.

Вскорѣ къ этимъ пароходамъ прибавился четвертый пароходъ „Нижній-Новгородъ", пріобрѣтенный, какъ и первые три, заграницей. Съ этими четырьмя пароходами по окончаніи перевозки войскъ и послѣ того, какъ политическій горизонтъ совершенно прояснился, Добровольный Флотъ приступилъ къ дѣятельности мирной, коммерческой.

Съ тѣхъ поръ, въ теченіе тридцати семи лѣтъ, онъ неуклонно выполняетъ свою культурную работу и становится однимъ изъ крупнѣйшихъ факторовъ въ развитіи русскаго торговаго мореплаванія, превратившись за этотъ промежутокъ времени изъ незначительнаго мореходнаго предпріятія, какимъ онъ выступилъ на сцену въ 1878—79 г.г., въ одно изъ солиднѣйшихъ пароходствъ. Въ настоящее время Добровольный Флотъ располагаетъ 32 пароходами океанскаго типа, общей грузоподъемностью до 6.600.000 пуд., изъ которыхъ половину составляютъ суда постройки послѣднихъ пяти лѣтъ.

Кромѣ рейсовъ по Восточной линіи (Одесса—Владивостокъ), на которой началась коммерческая дѣятельность Добровольнаго Флота, съ 1907—8 г.г. онъ совершаетъ регулярные мѣстные рейсы на Дальнемъ Востокѣ: 1) между Владивостокомъ и русскимъ побережьемъ Охотскаго и Берингова морей до Берингова пролива и 2) между Владивостокомъ и портами Японіи и Китая—Цуругой, Нагасаки и Шанхаемъ. Первые разрѣшаютъ весьма важную задачу созданія болѣе тѣсной связи между метрополіей Россіи и ея самыми отдаленными восточными окраинами, вторые играютъ не менѣе важную въ культурномъ смыслѣ роль—служатъ продолженіемъ Великаго Сибирскаго пути, превращая его такимъ образомъ изъ національнаго въ международный и тѣмъ придавая ему міровое значеніе.

До возникновенія Добровольнаго Флота всѣ русскія пароходныя предпріятія, въ томъ числѣ и самое крупное — Русское Общество Пароходства и Торговли, рейсы котораго на Дальній Востокъ, предпринятые въ 1870 г., имѣли скорѣе случайный характеръ, — сосредоточивали свою дѣятельность почти исключительно на моряхъ и рѣкахъ Европейской Россіи, оставляя безъ должнаго вниманія наши восточныя окраины. Поэтому вся торговля Россіи съ Дальнимъ Востокомъ производилась главнымъ образомъ сухимъ путемъ черезъ Сибирь, что, при отсутствіи въ то время желѣзной дороги, представляло огромныя затрудненія, и частью морскимъ путемъ — преимущественно на иностранныхъ пароходахъ, черезъ Гамбургъ и Лондонъ. Такимъ образомъ задача для дѣятельности Добровольнаго Флота ставилась сама собой, а установленіе правильныхъ почтово-товаро-пассажирскихъ рейсовъ между Одессой и Владивостокомъ какъ нельзя болѣе соотвѣтствовало требованіямъ времени.

Въ началѣ число рейсовъ было незначительно. Такъ за первыя шесть лѣтъ существованія Добровольнаго Флота (1878—1884) между Одессой и Владивостокомъ было совершено всего 34 полныхъ рейса, что даетъ въ среднемъ около 6 рейсовъ въ годъ; черезъ 15 же лѣтъ послѣ этого, въ 1899 г., годичное число рейсовъ дошло до 24, въ 1901 — даже до 25, т. е. увеличилось вчетверо.

Въ послѣдующіе годы, съ открытіемъ движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ, число рейсовъ естественно уменьшилось, и въ настоящее время Добровольный Флотъ выполняетъ ежегодно только 18 обязательныхъ срочныхъ рейсовъ, совершая въ случаѣ надобности нѣсколько добавочныхъ.

Первые рейсы пароходовъ Добровольнаго Флота были предприняты съ казенными грузами, солдатами, переселенцами и ссыльными, но вскорѣ стали развиваться перевозки и коммерческихъ грузовъ, при чемъ на обратныхъ пароходахъ Доброволь-



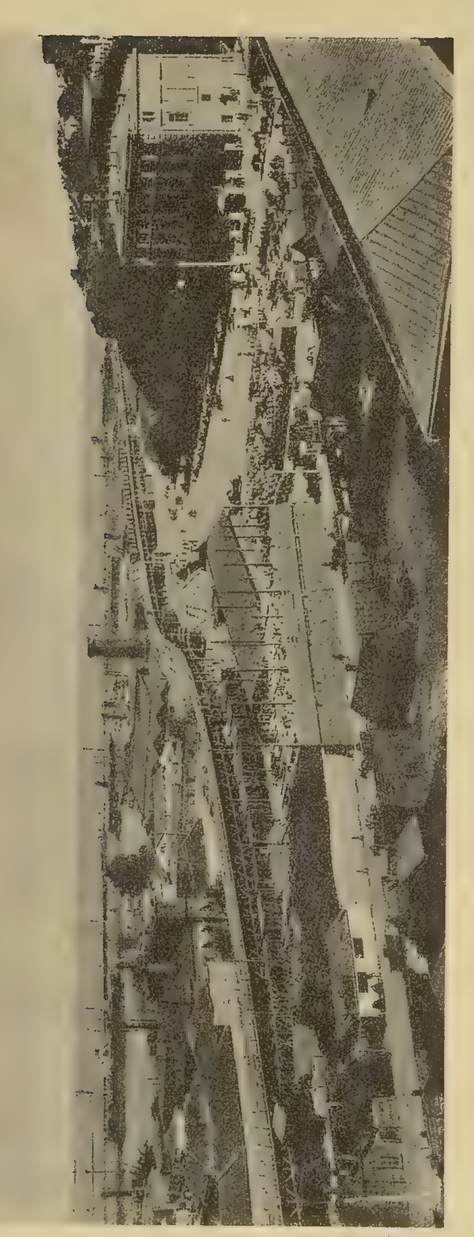
Пароходъ Добровольнаго Флота „Курскъ“.

наго Флота впервые пошелъ въ Россію непосредственно чай изъ Ханькоу на Одессу.

Такимъ образомъ на долю Добровольнаго Флота выпала честь совершить крупный переворотъ въ нашей торговлѣ съ Дальнимъ Востокомъ, путемъ установленія прямыхъ морскихъ перевозокъ на русскихъ пароходахъ русскихъ товаровъ на Востокъ, а съ Востока — столь важнаго продукта, какъ чай, являющійся главнымъ предметомъ торговли Китая съ Россіей, который до того, какъ это дѣло взялъ въ свои руки Добровольный Флотъ, доставлялся въ Россію на иностранныхъ судахъ черезъ Лондонъ и частью длиннымъ гужевымъ путемъ черезъ Сибирь.

Конечно, по мѣрѣ роста общаго грузового движенія, роль чайныхъ перевозокъ становится все менѣе значительной, но все-таки чай не перестаетъ до сихъ поръ занимать одно изъ первыхъ мѣстъ въ общемъ количествѣ перевозимыхъ съ Востока въ Россію грузовъ. Такъ, въ 1880 г. онъ составлялъ 100% всѣхъ ввезенныхъ пароходами Добровольнаго Флота грузовъ; въ 1890 г. — 80%, въ 1900 г. — 50%, а въ 1910 — только 30%. Общее же количество грузовъ по ввозу и вывозу возрасло за разсматриваемый періодъ съ 500.000 до 11.000.000 пудовъ въ годъ.

Прогрессировало также и пассажирское движеніе по Восточной линіи, пока открытіе желѣзнодорожнаго сообщенія черезъ Сибирь не остановило его сразу; поэтому наибольшее количество перевозокъ пассажировъ приходится на десятилѣтіе, предшествовавшее открытію Сибирской дороги. При постройкѣ Великаго Сибирскаго пути Добровольный Флотъ сыгралъ также не маловажную роль. Достаточно сказать, что съ 1895 по 1902 г.г. пароходами Добровольнаго Флота было перевезено на Дальній Востокъ свыше 12.000.000 пудовъ различныхъ матеріаловъ для постройки русскихъ сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ. За тотъ же промежутокъ времени Добровольнымъ Флотомъ было перевезено на Дальній Востокъ разныхъ другихъ грузовъ около 25.000.000 пудовъ. Въ теченіе времени съ 1895 по 1903 г.г. грузовыя перевозки Добровольнаго Флота на Дальній Востокъ колебались отъ 3.400.000 до 5.300.000 пудовъ въ годъ, но по окончаніи постройки дороги, картина рѣзко измѣнилась къ худшему. Затѣмъ, вслѣдствіе Русско-Японской войны, наступилъ почти двухлѣтній перерывъ въ дѣятельности Добровольнаго Флота, и, когда послѣдняя возобновилась въ 1906 г., количество перевозимыхъ на Востокъ грузовъ уменьшилось вдвое по сравненію съ максимумомъ предшествовавшаго періода, и только въ 1910 г. снова достигла прежняго размѣра. Такое же паденіе перевозокъ наблюдается и въ пассажирскомъ движеніи. Перевозка на судахъ Добровольнаго Флота пассажировъ, достигшая своего кульминаціоннаго пункта въ годы 1900 и 1901, оборвалась въ 1902 и 1903 годахъ и, по возобновле-



Видъ Одесскаго порта.

ніи рейсовъ послѣ Японской войны, массовыя перевозки людей совершенно прекратились (тогда какъ за предшествовавшее этому кризису 20-ти лѣтіе Добровольнымъ Флотомъ было перевезено въ общемъ до 200.000 солдатъ, свыше 73.000 переселенцевъ и больше 30.000 ссыльныхъ), а перевозки частныхъ пассажировъ стали явленіемъ случайнымъ.

Этотъ кризисъ въ работѣ Восточной линіи заставилъ Добровольный Флотъ искать новыхъ путей для приложенія своей энергіи.

Такъ, въ 1906 году была открыта, безъ помощи Правительства, новая линія — Западная — между Либавой и Нью-Іоркомъ, для перевозки эмигрантовъ, успѣвшая, впрочемъ, просуществовать только два года и закрытая вслѣдствіе разразившагося въ скоромъ времени экономическаго кризиса въ Сѣверной Америкѣ, остановившаго движеніе туда эмигрантовъ, а также вслѣдствіе убыточности конкуренціи съ иностраннымъ пароходнымъ трестомъ, монополизировавшимъ сообщеніе между Европой и Америкой и ополчившимся всѣми своими колоссальными рессурсами на новаго пришельца.

Болѣе удачнымъ оказалось другое начинаніе Добровольнаго Флота, относящееся къ тому же періоду времени.

Съ 1907 г. открылись и окончательно установились новыя линіи на Дальнемъ Востокѣ: Экспрессныя (между Владивостокомъ и портами Японіи и Китая — Цуругой, Нагасаки и Шанхаемъ); линія Татарскаго пролива (между Владивостокомъ и Николаевскомъ на Амурѣ); а съ 1908 г. и Сѣверныя линіи (между Владивостокомъ и портами Охотскаго и Берингова морей).

Въ связи съ Сѣверными линіями спеціальнаго упоминанія заслуживаютъ рейсы въ Нижне-Колымскъ, удачно выполненные въ 1911, 12 и 13 г.г. Этимъ рейсамъ, быть можетъ, суждено составить эпоху въ развитіи русскаго торговаго мореплаванія, если, какъ можно думать, результатомъ ихъ будетъ установленіе правильной связи между русскимъ Дальнимъ Востокомъ и азіатскимъ побережьемъ Ледовитаго океана.

Съ того же 1907 г. Добровольный Флотъ началъ принимать дѣятельное участіе и въ перевозкѣ русскихъ паломниковъ-мусульманъ, ежегодно отправляющихся на поклоненіе въ Мекку. Въ этой области пароходы Добровольнаго Флота справедливо пріобрѣли во всемъ россійско-мусульманскомъ мірѣ самую лестную репутацію. Число перевозимыхъ паломниковъ возрастало изъ года въ годъ и въ 1910 году достигло внушительной цифры свыше 12.000 человѣкъ, и теперь положеніе Добровольнаго Флота въ этой области можно считать упрочившимся.

Въ истекшемъ году помимо россійскихъ паломниковъ-мусульманъ перевозились также поломники-мусульмане Зондскихъ остро-

вовъ, принимавшіеся пароходами Добровольнаго Флота въ Сингапурѣ.

Оживилось за послѣдніе годы и обще-пассажирское движеніе, что дало основаніе Добровольному Флоту снова обратить вниманіе на эту временно заброшенную отрасль своей дѣятельности и возобновить регулярную перевозку пассажировъ между Одессой и Владивостокомъ, значительно уменьшивъ для этого съ половины 1912 года пассажирскій тарифъ.

Въ теченіе послѣднихъ 3-хъ лѣтъ пароходами Добровольнаго Флота поддерживались также несрочные грузовые рейсы между Владивостокомъ и портами Западной Европы.



Пароходъ Добровольнаго Флота „Саратовъ".

Европейская война, вызвавшая полное разстройство морской торговли на Черномъ и Балтійскомъ моряхъ, разумѣется, отразилась и на дѣятельности Добровольнаго Флота. Рейсы между Одессой и Владивостокомъ были прерваны еще до объявленія войны Турціей, въ серединѣ Іюля истекшаго года.

Однако, на Дальнемъ Востокѣ работа Добровольнаго Флота не только продолжалась безъ перерыва, но даже усилилась; пароходы, освободившіеся вслѣдствіе прекращенія сообщенія по Восточной линіи, были поставлены на вновь открытыя времен-

ныя Американскія линіи, соединившія Владивостокъ съ Ванкуверомъ, Санъ-Франциско и Нью-Іоркомъ.

Открывая Американскія линіи, Добровольный Флотъ задавался цѣлью облегчить обращеніе грузовъ между Россіей и дружественными и нейтральными государствами. Эта задача оказалась вполнѣ достижимой послѣ уничтоженія союзнымъ флотомъ германскихъ военныхъ судовъ, оперировавшихъ въ Тихоокеанскихъ и Индійскихъ водахъ.

---

## Учрежденія Добровольнаго Флота.

**Правленіе Добровольнаго Флота.** (Петроградъ, Итальянская, 33. Адресъ для телеграммъ: Флотъ—Петроградъ).

Председатель Вице-Адм. Михаилъ Валеріан. Князевъ.

Члены правленія:

Дѣйств. ст. совѣтн. Ник. Вас. Герасимовъ.

Шталмейст. Высочайшаго Двора д. с. с. Ник. Адам. Ржевускій.

Генер.-Маіоръ Вас. Александр. Штенгеръ.
Статскій совѣтникъ Конст. Як. Ушаковъ.
Представ. Военнаго Минист. полк. М. М. Загю.
Предст. Госуд. Контр. дѣйств. ст. сов. П. А. Беклемишевъ.
Директоръ-Распорядитель Викт. Карл. Крафтъ.
Секретарь Правленія Стан. Иван. Годецкій.
Завѣд. Коммерческимъ отдѣломъ Модестъ Логгин. Афанасьевъ.

Главный Бухгалтеръ Влад. Антон. Юноша-Шанявскій.
Начальникъ Морского Отдѣла Мих. Серг. Кузьменко.

**Управленіе дѣлами Добровольнаго Флота въ Одессѣ.** (Адресъ для телеграммъ: Флотъ—Одесса).

Управляющій дѣлами въ Одессѣ Князь Дмитр. Георг. Маврокордато.

**Управленіе дѣлами Добровольнаго Флота на Дальнемъ Востокѣ.** (Адресъ для телеграммъ: Флотъ—Владивостокъ).

Управляющій дѣлами Добровольнаго Флота на Дальнемъ Востокѣ—Леонидъ Федор. Компаніонъ.

Управленіе въ Одессѣ вѣдаетъ перевозками по Восточной линіи. (Одесса—Владивостокъ).

Управленіе во Владивостокѣ вѣдаетъ поревозками:
по экспрессным линіямъ,
„ сѣвернымъ линіямъ (Охотскому и Берингову морямъ),
по линіи Татарскаго пролива (до Николаевска на Амурѣ),
къ устью рѣки Колымы.

## Агенты Добровольнаго Флота въ Россіи:

| | | | Адресъ для телегр.: |
|---|---|---|---|
| **Петроградъ** | — | Модестъ Логгиновичъ Афанасьевъ, Итальянская, 33. | Флотъ—Петроградъ. |
| **Москва** | — | Торг. Домъ Бр. Зензиновы, Дѣлов. д. кв. 14. | Флотъ—Москва. |
| **Кіевъ** | — | Николай Ивановичъ Новиковъ, Бибиковскій бульваръ, 54. | Флотъ—Кіевъ. |
| **Варшава** | — | Самуилъ Давидовичъ Горвицъ, Трембацк., 1. | Флотъ—Варшава. |
| **Одесса** | — | Карлъ Оттовичъ Ревенскій, Карант. Гавань. | Флотъ—Одесса. |
| **Николаевъ** | — | — | Флотъ—Николаевъ. |
| **Севастополь** | — | Александръ Леонтьевичъ Коляновскій. | Флотъ—Севастополь. |
| **Батумъ** | — | Владиміръ Александровичъ Сергѣевъ. | Флотъ—Батумъ. |
| **Новороссійскъ** | — | Антонъ Ивановичъ Шишкинъ. | Флотъ—Новороссійскъ. |
| **Владивостокъ** | — | Леонидъ Федоровичъ Компаніонъ. | Флотъ—Владивостокъ. |
| **Николаевскъ на Амурѣ** | — | Амурское О-во Пар. и Торг. | Приморское—Параторъ. |
| **Александров. на Сахалинѣ** | — | Владиміръ Павловичъ Витте. | Сахалинъ. |
| **Петропавлов. на Камчаткѣ** | — | Владиміръ Конст. Маковскій. | Флотъ—Петропавловскъ. |
| **Охотскъ** | — | Торговая фирма вдовы к-ца А. А. Бушуева. | Охотскъ. |
| **Гижига** | — | Андрей Александровичъ Яковлевъ. | — |
| **Ростовъ н/Д.** | — | Николай Николаевичъ Макаровъ. | — |

## Агенты и корреспонденты Добровольнаго Флота заграницей.

| | | Адресъ для телегр.: |
|---|---|---|
| **Константинополь** | — Баронъ Э. Э. Штейгеръ.<br>Le Baron Ed. de Steiger, Agent de la Flotte Volontaire Russe, Constantinople. | Volunteer-Constantinople. |
| *Ходейда (Субъагентство)* | — *Г. Терруцци.*<br>*Mr. Terruzzi, Hodeidah (Mer Rouge).* | Volunteer-Hodeidah. |
| **Портъ Саидъ** | — В. Н. Китаевъ.<br>Mr. V. N. Kitaieff, Agent de la Flotte Vol. Russe. Port Said. | Volunteer-Port Said. |
| *Суэцъ (Субъагентство)* | — *Д-ръ Г. Е. Манолакисъ.*<br>*M-r. D-r. D. E. Manolakis, Vice-Consul de Russie, Suez (Egypte).* | Volunteer-Suez. |
| **Джедда** | — Г. г. Гелатли, Хенки и К⁰.<br>Messrs. Gellatly, Hankey & C⁰, Jeddah (Red Sea). | Gellatly—Jeddah. |
| **Бейрутъ** | — Г. г. Оттонъ Ж. Таттараки и К⁰.<br>Messrs. Othon G. Tattarachi & C⁰ L-d, Beyrout (Syria). | Tattarachi-Beyrout. |
| **Аденъ** | — Аденъ Коалъ К⁰.<br>Aden Coal C⁰. | — |

| | | |
|---|---|---|
| **Джибути** | — Г. А. Галебъ, Русскій Вице-Консулъ. M-eur A. Ghaleb, Agent de la Flotte Volontaire Russe. Djibouti (Afrique Orientale). | Volunteer-Djibouti. |
| **Коломбо** | — Б. П. Кадомцевъ. B. P. Kadomtzeff, Esq., Agent, Russian Volunteer Fleet, Colombo (Ceylon). | Volunteer-Colombo. |
| *Калькутта* (*Субъагентство*) | | |
| | — *Г. г. Грахамъ и К⁰. Messrs. Graham & C⁰, Calcutta.* | *Graham-Calcutta.* |
| **Сингапуръ** | — Коммерческіе представители: г.г. Борнео К⁰. Messrs. The Borneo C⁰ L-d. Commercial Agents, Russ. Volunteer Fleet, Singapore. | Borneo-Singapore. |
| **Гонгъ-Конгъ** | — Д. А. Лухмановъ. D. A. Lukhmanoff, Esq., Agent, Russ. Vol. Fleet, Hong-Kong. | Flot. Hong-Kong. |
| **Шанхай** | — М. А. Мордуховичъ. M. A. Morduhovich, Esq., Commercial Agent, Russian Vol. Fleet Shanghai. | Flot.-Shanghai. |
| **Ханькоу** | — Торг. Домъ Молчановъ, Печатновъ и К⁰. Messrs. Molchanoff, Pechatnoff & C⁰, Agents, Russ. Volunteer Fleet, Hankow (China). | Volunteer-Hankow. |
| **Нагасаки** | — И. Г. Скальскій. I. G. Skalsky, Esq., Agent, Russian Vol. Fleet, Nagasaki (Japan). | Volunteer-Nagasaki. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Цуруга** | — | Н. Д. Федоровъ. N. D. Feodoroff, Esq., Agent, Russ. Vol. Fleet, Tsuruga (Japan). | Volunteer-Tsuruga. |

*Іокогама (Субъагентство по перевозкѣ шелка)*

| | | | |
|---|---|---|---|
| | — | *Отдѣленіе Русско-Азіатскаго Банка. Russo-Asiatic Bank, Iokohama (Japan)* | Sinorusse-Iokohama. |
| **Лондонъ** | — | Г.г. Борнео и К°. Messrs. The Borneo C°, Ltd. 28, Fenchurch Str., London E. C. | Borneo-London. |
| **Мельбурнъ** | — | Г. Слей. H. C. Sleigh, Esq. 524-526, Collins Street, Melbourne (Australia). | Sleigh-Melbourne. |

---



Пароходъ Добровольнаго Флота „Новгородъ“.

# Списокъ судовъ Добровольнаго Флота.

| НАЗВАНІЕ ПАРОХОДОВЪ. | Годъ постройки. | Полныхъ регистр. тоннъ. | РАЗМѢРЫ наибольшіе. | | Грузоподъемн. въ пуд., кромѣ запасовъ угля и прѣсн. воды. | Грузовмѣст. въ куб. фут. включая запасн. угольныя ямы. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Длина. | Ширина. | | |
| 1. Н.-Новгородъ . | 1891 | 3.367 | 324 ф. | 40 ф. | 209.560 | 212.694 |
| 2. Саратовъ . . | 1892 | 5.426 | 425 „ | 50 „ | 183.768 | 241.920 |
| 3. Ярославль. . . | 1893 | 4 494 | 385 „ | 45 „ | 273.668 | 255.145 |
| 4. Тамбовъ . . . | 1893 | 4.441 | 385 „ | 45 „ | 283.898 | 250.793 |
| 5. Владиміръ . . | 1895 | 5 620 | 419 „ | 49 „ | 301.413 | 321.062 |
| 6. Воронежъ . . | 1895 | 5 616 | 419 „ | 49 „ | 299.730 | 332.102 |
| 7. Кіевъ . . . . . | 1896 | 5.566 | 419 „ | 49 „ | 340.256 | 305.942 |
| 8. Херсонъ. . . . | 1896 | 6.707 | 455 „ | 54 „ | 257.672 | 290.620 |
| 9. Екатеринославъ. | 1898 | 6.581 | 420 „ | 54 „ | 410.060 | 404.365 |
| 10. Колыма . . . . | 1906 | 1.459 | 240 „ | 35 „ | 101.866 | 89.250 |
| 11. Ставрополь. . | 1907 | 1.209 | 196 „ | 33 „ | 54.250 | 71.080 |
| 12. Орелъ . . . . | 1909 | 3.462 | 334 „ | 45 „ | 113.522 | 94.500 |
| 13. Полтава. . . . | 1909 | 3.476 | 334 „ | 45 „ | 113.522 | 94.500 |
| 14. Симбирскъ . . | 1909 | 2.712 | 298 „ | 41 „ | 76.570 | 66.040 |
| 15. Пенза . . . . | 1909 | 2.679 | 298 „ | 41 „ | 76.570 | 66.040 |
| 16. Кишиневъ. . . | 1910 | 2.372 | 280 „ | 41 „ | 95.930 | 155.550 |
| 17. Тула. . . . | 1910 | 2.351 | 280 „ | 41 „ | 95.930 | 155.550 |
| 18. Курскъ . . . . | 1911 | 6.254 | 407 „ | 51 „ | 467.294 | 431.360 |
| 19. Могилевъ . . . | 1911 | 6.377 | 400 „ | 52 „ | 447.720 | 446.415 |
| 20. Новгородъ . . | 1913 | 5.286 | 390 „ | 50 „ | 402.380 | 381.460 |
| 21. Сишанъ . . . . | 1883 | 1.362 | 245 „ | 33 „ | 86.304 | 81.000 |
| 22. Симферополь . | 1913 | 2.695 | 286 „ | 40 „ | 105.400 | 115.220 |
| 23. Тверь . . . . . | 1913 | 2.693 | 286 „ | 40 „ | 105.400 | 115.220 |
| 24. Тобольскъ . . | 1913 | 2.715 | 286 „ | 40 „ | 105.400 | 115.220 |
| 25. Томскъ . . . . | 1913 | 2.715 | 286 „ | 40 „ | 105.400 | 115.220 |
| 26. Астрахань. . . | 1913 | 2.716 | 286 „ | 40 „ | 105.400 | 115.220 |
| 27. Эривань. . . . | 1913 | 2.715 | 286 „ | 40 „ | 105.400 | 115.220 |
| 28. Индигирка. . . | 1889 | 2.269 | 315 „ | 38 „ | 136.400 | 120.743 |
| 29. Яна . . . . | 1889 | 2.269 | 315 „ | 38 „ | 136.400 | 120.747 |
| 30. Нонни . . . . | 1909 | 4.104 | 366 „ | 47 „ | 349.680 | 328.321 |
| 31. Иртышъ. . . . | 1901 | 5.235 | 375 „ | 55 „ | 393.080 | 362.818 |
| 32. Сучанъ . . . . | 1895 | 3.781 | 371 „ | 44 „ | 341.000 | 255.790 |
| **Буксирные пароходы:** | | | | | | |
| 33. Діомидъ . . . . | 1900 | 105 | 106 „ | 19 „ | Букси | рный. |
| 34. Доброволецъ . | 1913 | 122 | 91 „ | 19 „ | „ | „ |

## Рейсы пароходовъ Добровольнаго Флота.

Добровольный Флотъ совершаетъ рейсы по слѣдующимъ направленіямъ:

I) Восточная линія:

Изъ Одессы во Владивостокъ, съ заходомъ по пути въ Константинополь, Портъ-Саидъ, Суэцъ, Джедду, Ходейду, Джибути, Коломбо, Сингапуръ, Пенангъ (въ послѣдній на обратномъ пути изъ Владивостока въ Одессу), Гонгъ-Конгъ, Шанхай, Нагасаки.

**Примѣчаніе.** *Сообщеніе по восточной линіи прервано впредь до открытія проливовъ (Босфора и Дарданеллъ).*

II) Экспрессныя линіи:

а) Изъ Владивостока въ Цуругу—2 раза въ недѣлю.

б) Изъ Владивостока въ Шанхай черезъ Нагасаки—1 разъ въ недѣлю.

III) Линія Татарскаго пролива:

Изъ Владивостока въ Николаевскъ на Амурѣ, съ заходомъ по пути въ Зал. Святой Ольги, Императорскую Гавань, Пилево, Александровскъ на Сахалинѣ, Де-Кастри. Всего 16 рейсовъ въ теченіе навигаціи.

IV) Сѣверныя линіи, по Охотскому и Берингову морямъ: Изъ Владивостока въ Петропавловскъ на Камчаткѣ съ заходомъ въ Хакодате и съ дальнѣйшимъ посѣщеніемъ, въ зависимости отъ рейса, разныхъ другихъ пунктовъ Камчатки и побережья Охотскаго и Берингова морей: Усть-Камчатска, Б. бар. Корфа, Вивинской, Кичиги, Тым-

лата, Караги, Дранки, Панкары, Русакова, Хайлюли, Уки, Озерной, Анадыря, М. Беринга, Б. Преображенія, Б. Провидѣнія, Уныына, Иттыграна, Ноукана, Уэлена, М. Дежнева, Жупанова, Моржевой, Гижиги, Ямска, Олы, Охотска и многихъ другихъ.



Константинополь. Босфоръ, развалины „Румели-Хиссаръ".

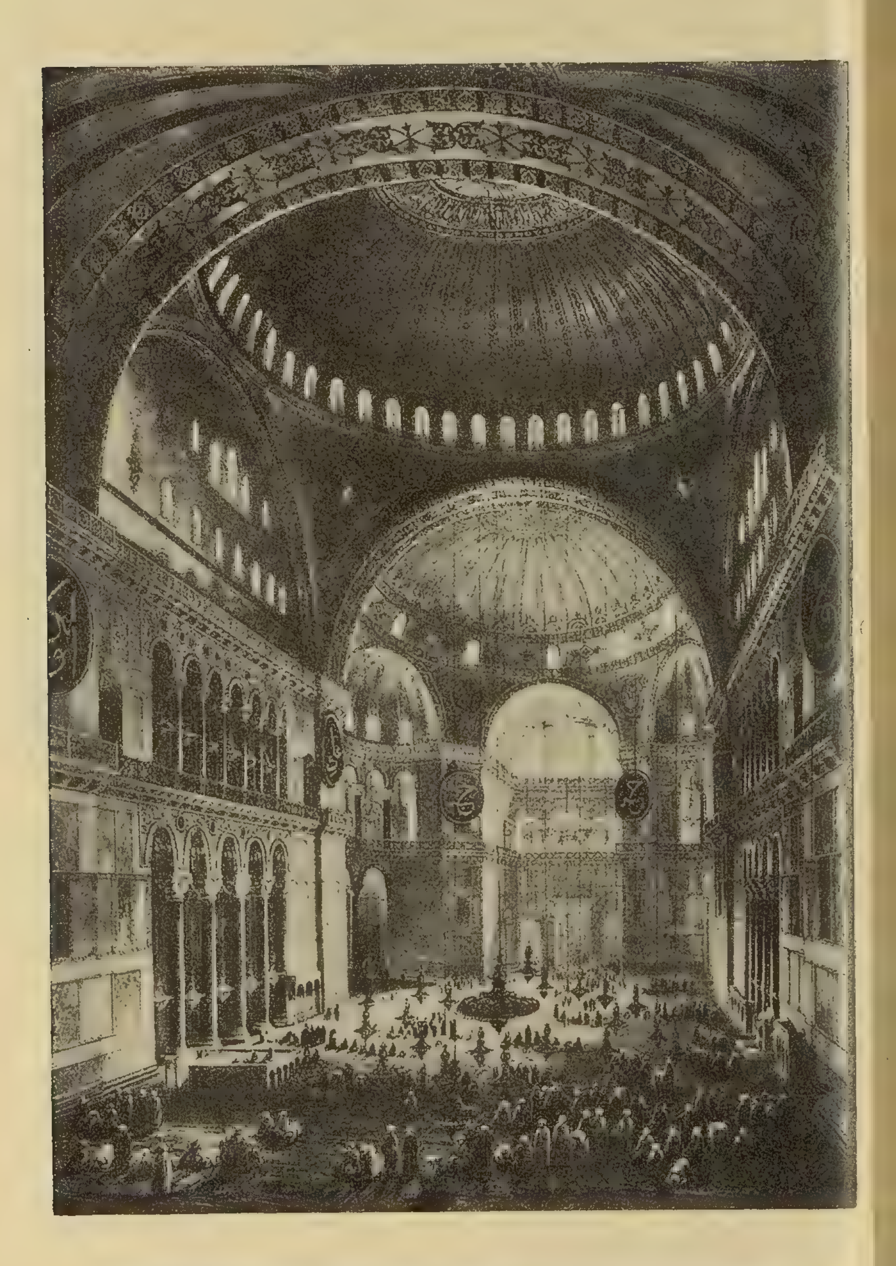
V) Владивостокъ — Нижне-Колымскъ — одинъ рейсъ въ навигацію 1915 г.

VI) Временная Американская линія:

Изъ Владивостока въ Ванкуверъ и Сіатль, съ заходомъ въ Іокогаму и Кобе (Японія). Пароходы отходятъ изъ Владивостока въ неопредѣленные сроки, въ зависимости отъ наличія грузовъ.

Кромѣ того, содержится несрочное временное сообщеніе по линіи: Владивостокъ—Западная Европа (черезъ Суэцкій каналъ) — Нью-Іоркъ — Владивостокъ (черезъ Панамскій каналъ).

---



Константинополь. Внутренній видъ мечети Айя-Софія.

(Изъ альбома „Айя-Софія“, изд. акц. о-ва „Біохромъ“).

# ВОСТОЧНАЯ ЛИНІЯ.

По Восточной линіи Добровольнымъ Флотомъ обычно поддерживается сообщеніе по слѣдующему маршруту:

На Востокъ: Одесса, Константинополь, Бейрутъ (послѣдній не регулярно,—преимущественно въ теченіе сентября и октября мѣсяцевъ, въ сезонъ паломническаго движенія), Портъ-Саидъ, Джедда, Ходейда (послѣдній не регулярно), Джибути, Коломбо, Сингапуръ,



Джибути. Агентство Добр. Флота.

Гонгъ-Конгъ (послѣдній приблизительно разъ въ мѣсяцъ), Нагасаки, Владивостокъ.

Съ Востока: Владивостокъ, Нагасаки, Шанхай (послѣдній въ теченіе лѣтнихъ и осеннихъ мѣсяцевъ), Ханькоу (2 захода—въ маѣ и іюнѣ), Гонгъ-Конгъ (разъ въ мѣсяцъ), Сингапуръ, Пенангъ, Ко-

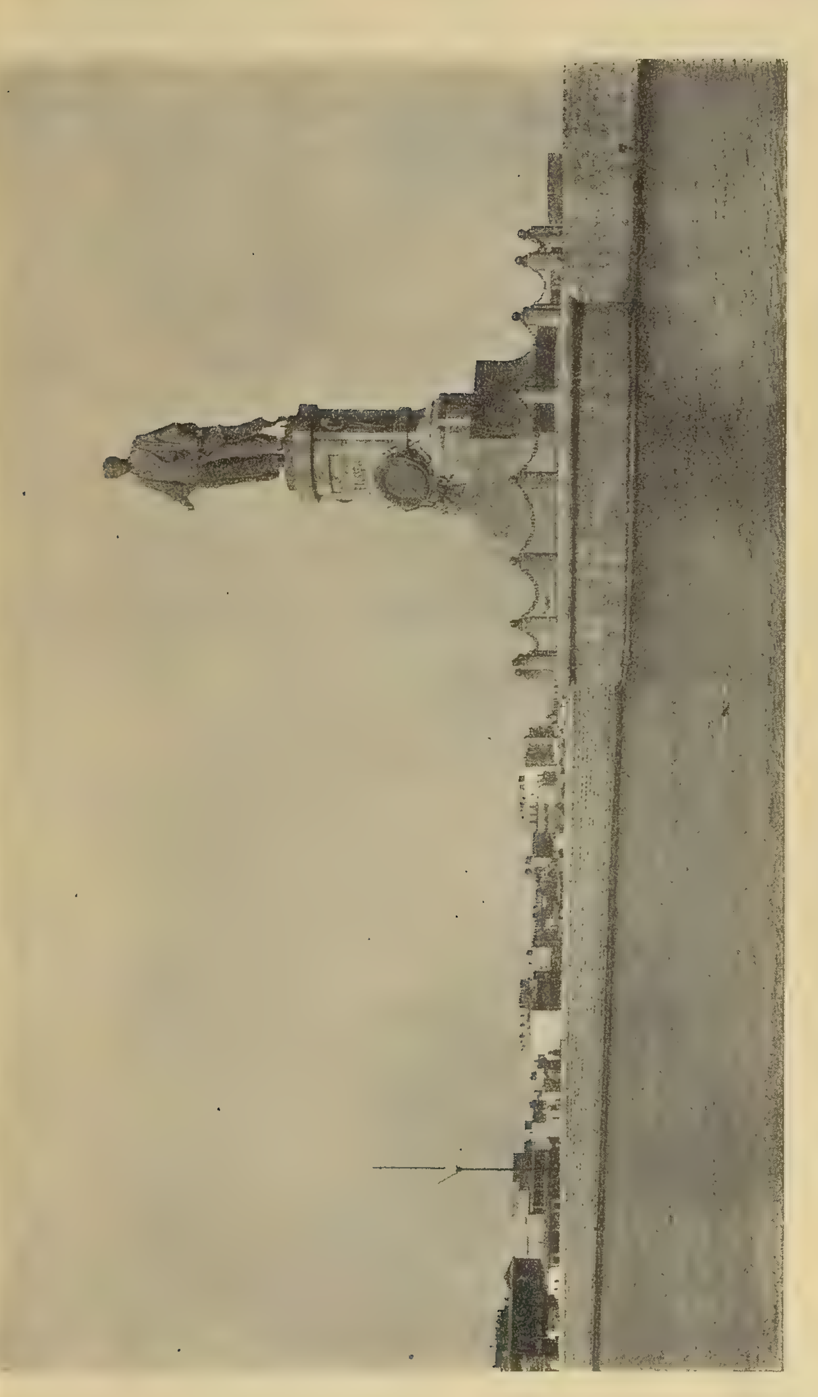
ломбо, Джибути, Ходейда (послѣднiй не регулярно), Джедда, П. Саидъ, Бейрутъ (послѣднiй въ теченiе декабря и января мѣсяцевъ—сезонъ обратнаго паломническаго движенiя), Константинополь, Феодосiя (послѣднiй—декабрь, январь), Батумъ (сентябрь, октябрь, ноябрь, декабрь, январь), Одесса.

Общее протяженiе линiи около 10.000 миль, продолжительность плаванiя отъ Одессы до Владивостока—около 50 дней.

Линiя обслуживается большими океанскими пароходами, снабженными радiо-телеграфомъ, съ достаточнымъ количествомъ пассажирскихъ помѣщенiй, каютныхъ и палубныхъ, при чемъ пассажирскiй тарифъ настолько пониженъ сравнительно съ дѣйствовавшимъ раньше, что теперь Добровольный Флотъ представляетъ собою самое дешевое средство сообщенiя между Одессой, Константинополемъ, П. Саидомъ, портами Индѣйскаго океана и Дальняго Востока.

Каюты на пароходахъ Добровольнаго Флота отличаются помѣстительностью, прекрасно вентилируются, освѣщаются электричествомъ. Пользованiе ваннами и душами во время пути безплатное. Общiй столъ сервируется четыре раза въ сутки, для утренняго чая, завтрака, обѣда и вечерняго чая, въ промежутки между которыми каютъ-компанiя предоставляется въ распоряженiе пассажировъ. Въ случаѣ, если пассажиръ пожелаетъ получить какiе либо напитки, закуски и пр. въ неурочное время, къ его услугамъ буфетъ, откуда онъ можетъ требовать желаемое за умѣренную плату, по утвержденному администрацiей тарифу. На пароходахъ имѣются специальнные музыкальные салоны, дамскiя комнаты, читальни, курительныя рубки. Каждый пассажирскiй пароходъ снабженъ благоустроеннымъ больничнымъ помѣщенiемъ.

---



Портъ Саидъ. Памятникъ Фердинанду Лессепсу у входа въ Суэцкій каналъ.

# Пассажирскій тарифъ каютныхъ и улучшенно-палубныхъ помѣщеній пароходовъ Добровольнаго Флота (въ рубляхъ).

## ПО ВОСТОЧНОЙ ЛИНІИ.

| | Константинополь. | Бейрутъ. | П. Саидъ, Суэцъ. | Джедда. | Ходейда. | Джибути. | Коломбо. | Сингапуръ. | Гонгъ-Конгъ. | Шанхай. | Ханькоу. | Нагасаки. | Владивостокъ. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Одесса. | 15 | 80 | 75 | 115 | 130 | 135 | 200 | 240 | 270 | 285 | 295 | 290 | 300 | Каютн. |
| | 8 | 32 | 30 | 46 | 50 | 52 | 80 | 96 | 108 | 114 | 118 | 116 | 120 | Улучш. палуб. |
| Констант. | | 60 | 55 | 95 | 110 | 115 | 190 | 230 | 260 | 275 | 285 | 280 | 295 | Каютн. |
| | | 24 | 22 | 38 | 44 | 46 | 76 | 92 | 104 | 110 | 114 | 112 | 118 | Улучш. палуб. |
| Бейрутъ. | | | 20 | 70 | 95 | 105 | 180 | 220 | 250 | 265 | 275 | 270 | 285 | Каютн. |
| | | | 8 | 28 | 38 | 42 | 72 | 88 | 100 | 106 | 110 | 108 | 114 | Улучш. палуб. |
| П.-Саидъ, Суэцъ. | | | | 55 | 75 | 80 | 170 | 210 | 240 | 260 | 270 | 265 | 280 | Каютн. |
| | | | | 22 | 28 | 30 | 66 | 84 | 96 | 104 | 108 | 106 | 112 | Улучш. палуб. |
| Джедда. | | | | | 30 | 40 | 145 | 190 | 225 | 245 | 260 | 250 | 265 | Каютн. |
| | | | | | 12 | 16 | 58 | 76 | 90 | 98 | 104 | 100 | 106 | Улучш. палуб. |
| Ходейда. | | | | | | 15 | 125 | 175 | 215 | 235 | 250 | 240 | 255 | Каютн. |
| | | | | | | 6 | 50 | 70 | 86 | 94 | 100 | 96 | 102 | Улучш. палуб. |
| Джибути. | | | | | | | 120 | 170 | 210 | 230 | 245 | 235 | 250 | Каютн. |
| | | | | | | | 45 | 68 | 84 | 92 | 98 | 94 | 100 | Улучш. палуб. |
| Коломбо. | | | | | | | | 65 | 100 | 125 | 150 | 130 | 170 | Каютн. |
| | | | | | | | | 26 | 40 | 50 | 60 | 52 | 68 | Улучш. палуб. |
| Сингапуръ. | | | | | | | | | 45 | 70 | 110 | 90 | 135 | Каютн. |
| | | | | | | | | | 18 | 28 | 44 | 36 | 54 | Улучш. палуб. |
| Г.-Конгъ. | | | | | | | | | | 35 | 80 | 45 | 90 | Каютн. |
| | | | | | | | | | | 14 | 32 | 18 | 36 | Улучш. палуб. |
| Шанхай. | | | | | | | | | | | 45 | 30 | 80 | Каютн. |
| | | | | | | | | | | | 18 | 12 | 24 | Улучш. палуб. |
| Ханькоу. | | | | | | | | | | | | 65 | 100 | Каютн. |
| | | | | | | | | | | | | 26 | 40 | Улучш. палуб. |
| Нагасаки. | | | | | | | | | | | | | 50 | Каютн. |
| | | | | | | | | | | | | | 15 | Улучш. палуб. |

# ТАБЛИЦА РАЗСТОЯНІЙ. (Въ миляхъ).

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Одесса.** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 350 | Констант. | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.250 | 900 | Бейрутъ. | | | | | | | | | | | | | |
| 1.150 | 800 | 230 | П. Саидъ. | | | | | | | | | | | | |
| 1.240 | 890 | 320 | 90 | Суэцъ. | | | | | | | | | | | |
| 1.910 | 1.560 | 990 | 760 | 670 | Джедда. | | | | | | | | | | |
| 2.410 | 2.060 | 1.490 | 1.260 | 1.170 | 500 | Ходейда. | | | | | | | | | |
| 2.550 | 2 200 | 1.630 | 1.400 | 1.310 | 640 | 140 |Perимъ. | | | | | | | | |
| 2.630 | 2.280 | 1.710 | 1.480 | 1.390 | 720 | 210 | 80 | Джибути. | | | | | | | |
| 4.850 | 4.500 | 3.930 | 3.700 | 3.610 | 2.940 | 2.440 | 2.300 | 2.220 | Коломбо. | | | | | | |
| 6.420 | 6.070 | 5.500 | 5.270 | 5.180 | 4 510 | 4.010 | 3.870 | 3.790 | 1.570 | Сингапуръ. | | | | | |
| 7.860 | 7.510 | 6.940 | 6.710 | 6.620 | 5.950 | 5.450 | 5.310 | 5.230 | 3.010 | 1.440 | Г.-Конгъ. | | | | |
| 8.730 | 8.380 | 7.810 | 7.580 | 7.490 | 6.820 | 6.320 | 6.180 | 6.100 | 3.880 | 2.310 | 870 | Шанхай. | | | |
| 9.320 | 8.970 | 8.400 | 8.170 | 8.080 | 7.410 | 6.910 | 6.770 | 6.690 | 4.470 | 2.900 | 1.460 | 590 | Ханькоу. | | |
| 9.200 | 8.850 | 8.280 | 8.050 | 7.960 | 7.290 | 6.790 | 6.650 | 6.570 | 4.350 | 2.780 | 1.340 | 470 | 1.060 | Нагасаки. | |
| 9.850 | 9.500 | 8.930 | 8.700 | 8.610 | 7.940 | 7.440 | 7.300 | 7.220 | 5.000 | 3.430 | 1.990 | 1.120 | 1.710 | 650 | **Владивостокъ.** |

# Къ свѣдѣнію паломниковъ-мусульманъ изъ Россіи.

Паломническое движеніе въ Мекку совершается изъ Россіи главнымъ образомъ черезъ Одессу, отчасти—черезъ Севастополь.

Изъ обоихъ этихъ портовъ въ теченіе паломническаго сезона (августъ, сентябрь, октябрь) отправляются спеціально приспособленные для перевозки паломниковъ пароходы Добровольнаго Флота и Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

Паломническіе билеты соединеннаго Агентства названныхъ пароходствъ продаются только въ оба конца и охотнѣе всего берутся паломниками по слѣдующимъ маршрутамъ: 1) Одесса или Севастополь — Бейрутъ и обратно Джедда—Феодосія и 2) Одесса (Севастополь)—Джедда и обратно Бейрутъ—Феодосія. Гораздо рѣже 3) Одесса (Севастополь) — Джедда и обратно Джедда—Феодосія.

Всѣ предназначенныя для перевозки паломниковъ суда представляютъ собою большіе океанскіе пароходы, обладающіе установленными закономъ свидѣтельствами на право перевозки паломниковъ, согласно постановленіямъ Парижской Международной Конвенціи.

Помѣщенія для паломниковъ удовлетворяютъ всѣмъ санитарнымъ требованіямъ какъ въ смыслѣ предоставляемаго въ распоряженіе паломниковъ мѣста, такъ и чистоты и вообще всѣхъ удобствъ. Свѣжая вода и кипятокъ выдаются въ неограниченномъ количествѣ.

На каждомъ паломническомъ пароходѣ имѣется судовой врачъ и лазаретъ, которымъ, въ случаѣ надобности, паломники пользуются безплатно.

Карантинныя формальности передъ отъѣздомъ изъ Одессы и Севастополя исполняются въ спеціальныхъ паломническихъ гостиницахъ — хаджиханахъ, содержимыхъ въ Одессѣ—Добровольнымъ Флотомъ, а въ Севастополѣ — Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли.

При обѣихъ гостиницахъ имѣются бани и лавки, въ послѣднихъ паломники могутъ пріобрѣтать все необходимое за умѣренную плату по утвержденному администраціей тарифу.

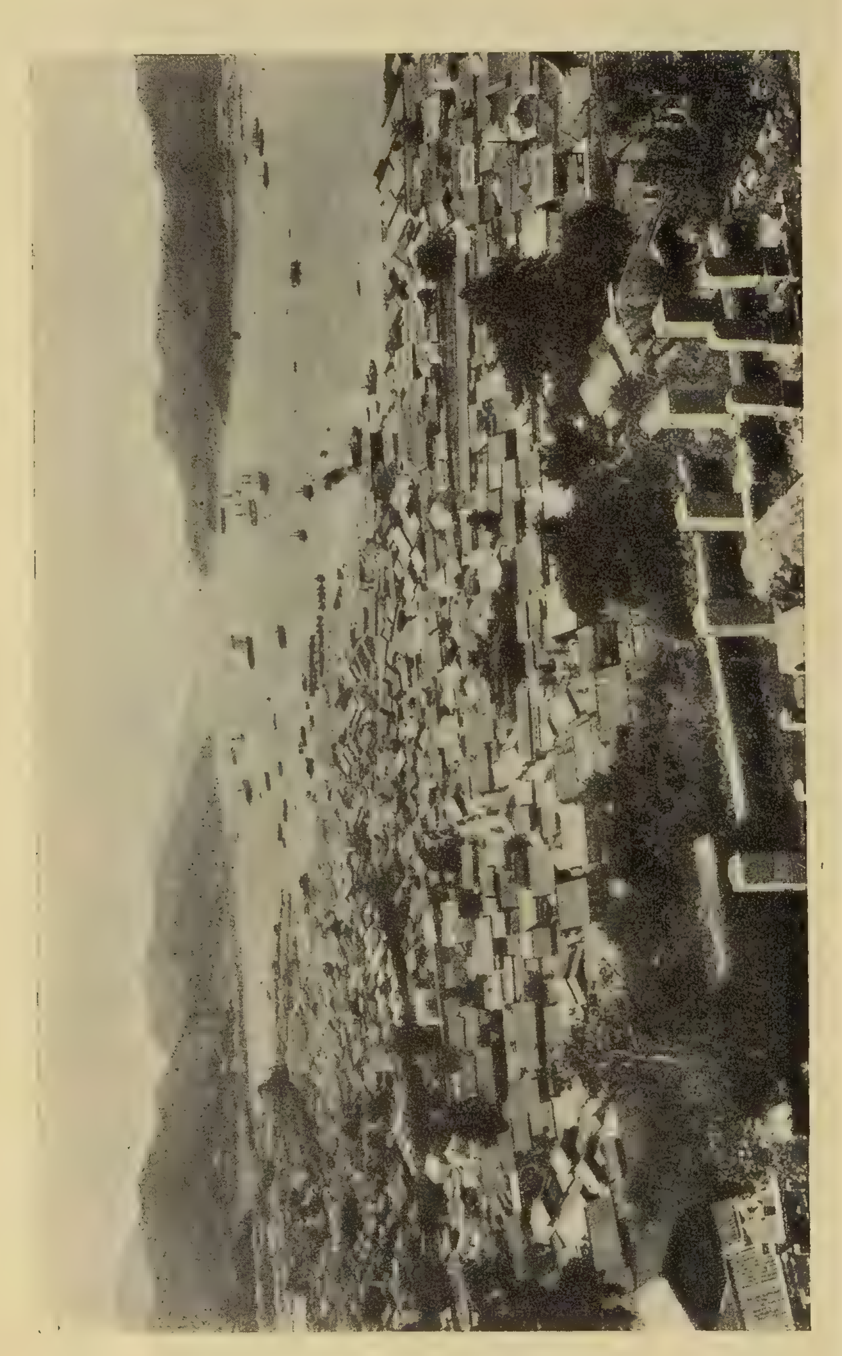
Возвращающіеся въ Россію паломники выдерживаютъ карантинъ въ Феодосіи, почему всѣ паломническія суда, прибывающія въ Россію, направляются въ этотъ портъ.



Паломники на пароходѣ Добровольнаго Флота „Екатеринославъ“.

Размѣры карантинныхъ сборовъ зависятъ отъ продолжительности пребыванія въ карантинѣ.

Суэцкая пошлина уплачивается въ размѣрѣ 10 франковъ съ человѣка, что при маршрутѣ: Одесса—Джедда и обратно составляетъ на русскія деньги около 7 руб. 50 коп.; при маршрутѣ: Одесса — Джедда — Бейрутъ — Феодосія или Одесса — Бейрутъ — Джедда — Феодосія— 3 рубля 75 коп.



Видъ Нагасакскаго порта

# ЭКСПРЕССНЫЯ ЛИНІИ.

Линіи Владивостокъ—Цуруга и Владивостокъ—Нагасаки—Шанхай имѣютъ своей задачей—съ одной стороны обслуживать мѣстное пассажирское и грузовое движеніе, съ другой—дать выходъ для желѣзнодорожнаго сообщенія черезъ Сибирь къ портамъ Японіи и Китая, благодаря чему путешественники изъ Центральной Европы на Дальній Востокъ и обратно могутъ, пользуясь русскими желѣзными дорогами, совершать переѣздъ гораздо скорѣе, чѣмъ это приходилось дѣлать раньше, морскимъ путемъ черезъ Суэцъ.



Пароходъ Добровольнаго Флота „Орелъ“.

Въ самомъ дѣлѣ, принимая въ расчетъ даже наиболѣе быстроходныя изъ судовъ европейскихъ пароходныхъ компаній, какъ „N. D. Lloyd“ или „Messageries Maritimes“, мы видимъ, что продолжительность пути, наприм., отъ Берлина до Нагасаки черезъ Геную (предполагая, что проѣздъ отъ Берлина до Генуи совершается въ желѣзнодорожномъ экспрессѣ)—35—36 дней, тогда какъ по желѣзной дорогѣ черезъ Россію и Сибирь, въ скоромъ поѣздѣ можно доѣхать отъ того же Берлина до Владивостока въ 12—13 дней, до



Каюта I кл. на экспресси. пароходѣ Добровольнаго Флота.

Нагасаки—въ 14—15 и, наконецъ, до Шанхая—въ 16—17 дней. При томъ такой способъ путешествія и стоить будетъ значительно дешевле. Проѣздъ моремъ отъ Берлина до Нагасаки черезъ Геную обойдется въ первомъ классѣ свыше 600 руб., а во второмъ—свыше 400 руб., тогда какъ по желѣзной дорогѣ черезъ Сибирь—въ первомъ классѣ около 400 р., а во второмъ—не больше 200 руб.

Въ цѣну морского пути включена плата за продовольствіе, а стоимость путешествія по желѣзной дорогѣ указана безъ такового. Но, даже прибавляя стоимость продовольствія къ цѣнамъ желѣзнодорожныхъ билетовъ, мы получимъ для проѣзда по желѣзной дорогѣ меньшую сумму, чѣмъ за путешествіе моремъ, такъ какъ пассажирскіе тарифы всѣхъ европейскихъ пароходныхъ об-

ществъ, совершающихъ рейсы на Дальній Востокъ, сравнительно очень высоки. Исключеніе представляетъ только Добровольный Флотъ, новый пассажирскій тарифъ котораго по Восточной линіи настолько пониженъ по сравненію съ дѣйствовавшимъ до сихъ поръ, а также и съ тарифами всѣхъ другихъ пароходствъ, что проѣхать изъ Берлина въ Нагасаки, черезъ Одессу или Константинополь на пароходѣ Добровольнаго Флота, въ каютномъ помѣщеніи, обойдется значительно дешевле, чѣмъ черезъ Геную на



Столовая I кл. на экспрессн. пароходѣ Добр. Флота.

пароходѣ Сѣверо-Германскаго Ллойда во второмъ классѣ, и приблизительно столько же, сколько и во второмъ классѣ по желѣзной дорогѣ черезъ Россію и Сибирь.

Морской переѣздъ отъ Владивостока беретъ до Нагасаки—около 2 сутокъ, до Цуруги—всего около 36 часовъ и до Шанхая—около 4 сутокъ.

Для совершенія этого переѣзда Добровольный Флотъ содержитъ во Владивостокѣ четыре новыхъ быстроходныхъ и заслужившихъ на Востокѣ добрую славу пассажирскихъ парохода—„Орелъ“ и „Полтава“—по 3.500 тоннъ, „Симбирскъ“ и „Пенза“ по 2.700 тоннъ, приспособленныхъ каждый для перевозки 60 пас-

сажировъ перваго класса, 30—второго и 200—третьяго; пароходы эти совершаютъ при 14-ти узловой рабочей скорости срочные рейсы между Владивостокомъ и Цуругой—2 раза въ недѣлю и между Владивостокомъ и Шанхаемъ съ заходомъ въ Нагасаки—разъ въ недѣлю.

Каютныя помѣщенія этихъ пароходовъ снабжены всѣми новѣйшими приспособленіями, обезпечивающими вполнѣ комфортабельный переѣздъ; завѣдываніе продовольственной частью на нихъ поручено опытнымъ поварамъ и буфетчикамъ, при чемъ продовольствіе, также какъ бѣлье и ванна включены въ цѣну билета, за напитки же уплачивается особо, по умѣренному тарифу который имѣется на каждомъ пароходѣ и выставляется на видномъ мѣстѣ. Всѣ 4 парохода снабжены радіо-телеграфомъ.



Цуруга.

Какъ отходъ пароходовъ изъ Владивостока, такъ и приходъ ихъ изъ Цуруги и Нагасаки во Владивостокъ согласованы съ поѣздами Сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ.

# Пассажирскій и багажный тарифы экспрессныхъ линій.

| | | I кл. | II кл. | III кл. | Пудъ багажа сверхъ льготнаго вѣса. |
|---|---|---|---|---|---|
| Владивостокъ—Цуруга . . . . | Руб | 37— | 18— | 6 50 | 30 коп. |
| Владивостокъ—Нагасаки . . . | „ | 52— | 32— | 12 50 | 50 „ |
| Владивостокъ—Шанхай . . . . | „ | 81— | 50— | 21 — | 80 „ |
| Нагасаки—Шанхай . . . . . | „ | 30— | 18— | 9 — | 40 „ |

Дѣти до 10 лѣтъ платятъ половину, а моложе 5 лѣтъ перевозятся безплатно. Въ стоимость билета 1-го и 2-го кл. включена плата за продовольствіе. Пассажирамъ 1-го кл. предоставляется безплатный провозъ 5 пуд., 2-го — 4 пуд. и 3-го — 3 пуда багажа.

Обратные билеты, дѣйствительные въ теченіе трехъ мѣсяцевъ, продаются со скидкою въ 10%.



Отдѣленіе Русско-Азіатскаго банка въ Шанхаѣ.

## КЪ СВѢДѢНІЮ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ.

Для перевозки скоропортящихся грузовъ, на пароходахъ экспрессныхъ линій установлены рефрижераторы, вмѣстимостью 4.100 куб. футъ на пароходахъ „Полтава“ и „Орелъ“ и 3.000 куб. футъ на пароходахъ „Пенза“ и „Симбирскъ“.

Грузы для перевозки въ рефрижераторахъ принимаются при условіи погрузки на каждый рейсъ партіи обезпечивающей не менѣе 100 рублей фрахта.

# Правила о проѣздѣ пассажировъ на пароходахъ

## экспрессныхъ линій.

1) Каждый полный пассажирскій билетъ даетъ право на одну койку I класса. Дѣти въ возрастѣ до 5 лѣтъ, перевозимыя безплатно, не получаютъ отдѣльнаго мѣста; въ возрастѣ отъ 5 до 10 лѣтъ, дѣти слѣдуютъ по билетамъ за $^{1}/_{2}$ цѣны и, если ихъ двое, занимаютъ койку вдвоемъ.

2) Плата за продовольствіе пассажировъ во время перевозки моремъ включена въ цѣну пассажирскихъ билетовъ лишь I и II классовъ.

Пассажиры съ купонными книжками II класса перевозятся въ I классѣ.

Плата за продовольствіе въ цѣну пассажирскихъ билетовъ III класса не включена.

Пассажиры III класса, желающіе перейти въ высшій классъ, доплачиваютъ разницу платъ.

3) Пассажиръ получаетъ во время переѣзда установленное обязательное продовольствіе за общимъ столомъ въ назначенное Правленіемъ Флота время.

4) Страдающіе морскою болѣзнью пассажиры, уплатившіе за продовольствіе, но не могущіе присутствовать за общимъ столомъ, имѣютъ право получать въ каютѣ бульонъ съ гренками и чай съ хлѣбомъ. Во всѣхъ же другихъ случаяхъ болѣзни пассажировъ, уплатившихъ за продовольствіе, таковое имъ разрѣшается не за общимъ столомъ, а въ каютахъ, по усмотрѣнію капитана парохода.

5) Продовольствіе пассажировъ во время стоянки парохода въ карантинахъ и въ обсерваціи за счетъ Добровольнаго Флота не производится.

6) Срокъ дѣйствительности купоновъ для проѣзда на пароходахъ Добровольнаго Флота опредѣляется: въ Шанхай въ 5 дней съ момента входа на пароходъ, а въ Нагасаки и Цуругу—въ 3 дня.



Столовая II кл. на экспрессномъ парох. Добр. Флота.

7) Каждый полный пассажирскій билетъ даетъ право на безплатную перевозку на одномъ съ пассажиромъ пароходѣ, багажа, въ количествѣ, по билету взрослаго пассажира I класса—5 пуд., II-го кл.—4 пуда, III-го кл.—3 пуда и въ половинномъ размѣрѣ— по дѣтскому билету.

8) Багажъ долженъ быть доставленъ въ Агентство не позже установленнаго для каждаго порта времени до отправленія парохода. Время доставки багажа устанавливается Добровольнымъ Флотомъ въ зависимости отъ мѣстныхъ условій. Пассажиръ, доставившій Агентству

свой багажъ послѣ срока, заботится самъ о доставленіи багажа на пароходъ.

9) Добровольный Флотъ отвѣчаетъ только за тѣ багажныя мѣста, въ пріемѣ которыхъ выдана пассажиру квитанція.



Каюта II кл. на экспрессномъ парох. Добр. Флота.

10) Отвѣтственность за утерянный или испорченный по винѣ Добровольнаго Флота багажъ, цѣнность котораго не была объявлена при отправленіи, ограничивается 120 руб. за пудъ багажа каютнаго пассажира.

## Таможенный досмотръ багажа и ручной клади.

Пассажиры обязаны присутствовать при таможенномъ досмотрѣ ихъ багажа.

Желѣзныя дороги не несутъ отвѣтственности за несоблюденіе пассажирами этого предписанія.

Багажъ, отправляемый прямымъ сообщеніемъ по багажной квитанціи, досматривается:

а) въ направленіи изъ Россіи:

Со стороны Китая—на станціи Маньчжурія, если багажъ отправленъ въ Харбинъ, и въ Шанхаѣ, если багажъ отправленъ въ Шанхай.

Со стороны Россіи — на станціи Пограничная, если багажъ отправленъ въ Хабаровскъ или во Владивостокъ. При этомъ багажъ, перевозимый во Владивостокъ, досматривается во Владивостокѣ, если досмотръ его на ст. Пограничная не могъ быть оконченъ ко времени отхода поѣзда, а равно — если того желаетъ пассажиръ.

Со стороны Японіи—въ портахъ Цуруга и Нагасаки.

б) въ направленіи въ Россію:

Со стороны Россіи—на станціи Маньчжурія (для удостовѣренія, не имѣется ли въ багажѣ предметовъ подлежащихъ оплатѣ акцизомъ) и на станціи Танхой (для удостовѣренія, не имѣется ли въ багажѣ пошлинныхъ предметовъ).

Со стороны Китая — на станціяхъ Пограничная и Маньчжурія.

Русская кладь досматривается:

а) въ направленіи изъ Россіи.

Со стороны Китая—на станціяхъ Маньчжурія, Пограничная и въ Шанхаѣ.

Со стороны Россіи—на станціи Пограничная.

Со стороны Японіи—въ портахъ Цуруга и Нагасаки;

б) въ направленіи въ Россію.

Со стороны Россіи—во Владивостокѣ, на ст. Маньчжурія (для удостовѣренія, не имѣется ли въ клади предметовъ, подлежащихъ оплатѣ акцизомъ) и на ст. Танхой (для удостовѣренія, не имѣется ли въ клади пошлинныхъ предметовъ).

Со стороны Китая — на станціяхъ Пограничная и Маньчжурія.

---

## ЛИНІЯ ТАТАРСКАГО ПРОЛИВА.

Линія Татарскаго пролива между Владивостокомъ и Николаевскомъ на Амурѣ содержится Добровольнымъ Флотомъ, по порученію Правительства, съ половины



Разгрузка парохода Добровольнаго Флота у Владивостокской пристани.

1907 года и служитъ какъ бы продолженіемъ Восточной линіи (Одесса—Владивостокъ). Наибольшее количество грузовъ по линіи Татарскаго пролива слѣдуетъ въ направленіи на Николаевскъ, откуда часть этихъ грузовъ

переправляется внутрь страны по рѣчнымъ путямъ въ обходъ болѣе дорогого желѣзнодорожнаго пути. Всего за семь лѣтъ (1907—1913 г.) перевезено по линіи Татарскаго пролива пассажировъ 38.734 чел. и грузовъ 4.459.418 пудовъ. Но развитію прямыхъ перевозокъ въ Николаевскъ грузовъ, слѣдующихъ нынѣ на пароходахъ Восточной и даже экспрессной (Шанхайской) линій, только до Владивостока, мѣшаетъ недостаточная глубина воды на барѣ р. Амура, къ углубленію котораго однако предполагается приступить въ ближайшіе годы.

Въ 1915 году назначено по Татарскому проливу 16 рейсовъ, изъ которыхъ 12 рейсовъ до Николаевска, а 4 до Александровска на Сахалинѣ. Намѣчается посѣщеніе нѣкоторыхъ новыхъ пунктовъ на Сѣверной и даже Восточной части Сахалина, — однако вопросъ этотъ находится еще въ стадіи обслѣдованія.

# ТАРИФЫ ЛИНІИ ТАТАРСКАГО ПРОЛИВА.

## I. Пассажирскій.

(въ руб. и коп. съ пассажира)

| До | Владивостокъ I. | Владивостокъ II. | Владивостокъ III. | Зал. Св. Ольги I. | Зал. Св. Ольги II. | Зал. Св. Ольги III. | Император. Гав. I. | Император. Гав. II. | Император. Гав. III. | Пилево I. | Пилево II. | Пилево III. | Александровскъ I. | Александровскъ II. | Александровскъ III. | Де-Кастри I. | Де-Кастри II. | Де-Кастри III. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Зал. Св. Ольги. | 7.75 | 4.45 | 2.00 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Император. Гав. | 23.50 | 16.10 | 8.75 | 15.75 | 11.00 | 6.30 | | | | | | | | | | | | |
| Пилево. | 26.75 | 18.20 | 9.75 | 19.10 | 12.70 | 7.60 | 3.60 | 2.50 | 1.00 | | | | | | | | | |
| Александровскъ. | 28.40 | 19.25 | 10.10 | 20.65 | 14.35 | 8.05 | 4.90 | 3.10 | 1.35 | 2.00 | 1.40 | 0.50 | | | | | | |
| Де-Кастри. | 29.15 | 19.90 | 10.70 | 21.40 | 14.95 | 8.55 | 5.65 | 3.80 | 1.95 | 4.00 | 2.60 | 1.20 | 2.25 | 1.40 | 0.60 | | | |
| Николаевскъ. | 33.65 | 22.75 | 11.90 | 25.90 | 17.85 | 9.85 | 10.15 | 6.65 | 3.15 | 7.90 | 5.15 | 2.45 | 6.00 | 3.90 | 1.80 | 4.50 | 2.85 | 1.20 |

## Таблица разстояній по линіи Татарскаго пролива (въ миляхъ).

| | Зал. Св. Ольги. | Имп. Гавань. | Пилево. | Александровскъ. | Де-Кастри. | Николаевскъ. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Владивостокъ. | 210 | 615 | 711 | 765 | 830 | 950 |
| Зал. Св. Ольги. | | 405 | 501 | 555 | 620 | 740 |
| Имп. Гавань. | | | 96 | 150 | 215 | 335 |
| Пилево. | | | | 54 | 119 | 239 |
| Александровскъ. | | | | | 5 | 185 |
| Де-Кастри. | | | | | | 120 |

## II. Багажный.
(въ коп. съ пуда).

| | Владивостокъ | Зал. Св. Ольги | Императорская Гав. | Пилево | Александровскъ | Де-Кастри |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Зал. Св. Ольги | 25 | | | | | |
| Императорская Гав. | 30 | 30 | | | | |
| Пилево | 30 | 30 | 25 | | | |
| Александровскъ | 30 | 30 | 30 | 20 | | |
| Де-Кастри | 30 | 30 | 30 | 20 | 20 | |
| Николаевскъ | 40 | 40 | 40 | 25 | 20 | 20 |

## III. Грузовой.
(въ коп. съ пудо-фута).

| | Владивостокъ | Зал. Св. Ольги | Императорская Гав. | Пилево | Александровскъ | Де-Кастри |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Зал. Св. Ольги | 12 | | | | | |
| Императорская Гав. | 15 | 15 | | | | |
| Пилево | 15 | 15 | 12 | | | |
| Александровскъ | 15 | 15 | 12 | 10 | | |
| Де-Кастри | 15 | 15 | 12 | 10 | 10 | |
| Николаевскъ | 18 | 18 | 12 | 12 | 10 | 10 |

**Примѣчанія:**

I. За перевозку пассажировъ и грузовъ отъ всѣхъ пунктовъ въ направленіи Владивостокъ-Николаевскъ до пунктовъ М. Лазарева и Тамлова плата взимается по тарифу какъ до Николаевска. Въ обратномъ направленіи отъ М. Лазарева и Тамлова до всѣхъ портовъ расписанія—плата взимается по тарифу какъ отъ Николаевска.

II. Дѣти моложе 5-ти л. при родителяхъ перевозятся безплатно. Дѣти отъ 5-ти до 10 л. перевозятся безплатно только въ палубномъ помѣщеніи (III кл.), а въ классныхъ за половинную плату.

III. На каждаго взрослаго пассажира полагается багажа по 7 пуд. для каютныхъ и 2 пуд. для палубныхъ. За излишній же противъ сего вѣсъ уплачивается по тарифу.

IV. За предметы громоздкіе, т.е. имѣющіе отъ 100 до 200 пуд. вѣса въ штукѣ или отъ 100 до 300 куб. фут. по объему взимается двойная плата. За провозъ скота и лошадей взимается по 3 коп. съ головы и мили.

V. За рабочихъ рыбопромышленныхъ предпріятій, снабженныхъ свидѣтельствами, выданными чинами рыболовнаго, надзора и за промысловые грузы, какъ-то: соль, рыбу, сѣти и бочки въ разобранномъ видѣ плата взимается со скидкою 25% съ указанныхъ тарифовъ. Указанная льгота на рабочихъ иностранно-подданныхъ не распространяется.

# СѢВЕРНЫЯ ЛИНІИ—ПО ОХОТСКОМУ И БЕРИНГОВУ МОРЯМЪ.

Около 20 лѣтъ тому назадъ, по предложенію правительства, Добровольный Флотъ предпринялъ впервые посѣщеніе нѣкоторыхъ портовъ Камчатки, но дѣло это оказалось тогда настолько безнадежнымъ и убыточнымъ, что въ концѣ-концовъ его пришлось оставить. Однако, толчекъ развитію края этими рейсами, повидимому, всетаки былъ данъ, и, когда въ 1908 г. Сѣверные рейсы вновь были поручены Добровольному Флоту при болѣе благопріятной обстановкѣ, назрѣвшая уже къ тому времени потребность въ нихъ начала давать себя чувствовать съ перваго же года. Потребность эта, впрочемъ, не настолько еще велика, чтобы вполнѣ окупать рейсы изъ Владивостока въ малонаселенные пункты, раскинутые по берегамъ Охотскаго и Берингова морей, и безъ правительственной субсидіи они и теперь были бы невозможны, но по сравненію съ тѣмъ, какъ это дѣло стояло около 20 лѣтъ тому назадъ, замѣчается значительный прогрессъ во всѣхъ отношеніяхъ.

Главный мѣстный промыселъ—рыболовство—уже и теперь представляетъ величину, съ которой нельзя не считаться, а съ теченіемъ времени обѣщаетъ еще большее развитіе, такъ какъ при повсемѣстномъ сокращеніи рыбнаго промысла въ Европейской Россіи, громадные, почти нетронутые еще рессурсы Охотскаго и Берингова морей могутъ дать работу для дѣятельности сотенъ и тысячъ предпріимчивыхъ людей. За шесть послѣднихъ лѣтъ по этимъ линіямъ перевезено 23.363 пассажировъ и 3.448.117 пуд. грузовъ, причемъ количество какъ тѣхъ, такъ и другихъ изъ года въ годъ все возрастаетъ.

Однако, плаваніе въ этихъ моряхъ представляетъ пока большія трудности, которыя еще усугубляются тѣмъ обстоятельствомъ, что большинство посѣщаемыхъ пунктовъ лишены не только какихъ бы то ни было приспособленій для причала судовъ, но не представляютъ вообще удобныхъ мѣстъ для якорной стоянки, что въ бурную погоду, которая тамъ не рѣдкость, сильно затрудняетъ совершеніе въ нихъ грузовыхъ операцій, а иногда даже дѣлаетъ невозможнымъ своевременный заходъ судовъ.

Особенно ощутительнымъ тормазомъ слѣдуетъ признать отсутствіе телеграфныхъ сообщеній даже между



Пароходъ Добровольнаго Флота „Ставрополь" въ Колымскомъ рейсѣ 1912 года.

наиболѣе населенными пунктами, посѣщаемыми пароходами Сѣверныхъ линій, но въ послѣднее время и этотъ недостатокъ понемногу устраняется съ устройствомъ на Тихоокеанскомъ побережьѣ сѣти радіотелеграфныхъ станцій.

Въ 1915 году по сѣвернымъ линіямъ предназначено совершить въ разныхъ направленіяхъ отъ Владивостока 24 рейса.

Кромѣ того будетъ предпринятъ одинъ рейсъ въ устье р. Колымы (въ Ледовитомъ океанѣ), съ заходомъ въ Петропавловскъ на Камчаткѣ, Анадырь и бухту Провидѣнія.

---

## Грузовой тарифъ Сѣверныхъ линій.

За перевозку грузовъ Добровольнымъ Флотомъ взимается плата въ размѣрѣ: 1) отъ или до Владивостока не свыше 30 копѣекъ съ пудо-фута, и 2) между промежуточными портами (за исключеніемъ Хакодате)— не свыше 15 коп. съ пудо-фута; изъ промысловыхъ грузовъ: соль, рыба, сѣти и бочки въ разобранномъ видѣ перевозятся по половинному противъ вышеупомянутыхъ ставокъ тарифу; за предметы громоздкіе, т. е. имѣющіе отъ 100 до 200 пудовъ вѣса или отъ 100 до 300 куб. футъ по объему, взимается двойная плата; мѣста же свыше означенныхъ размѣровъ принимаются къ перевозкѣ каждый разъ по особому соглашенію. За перевозимыя на промыслы собранныя пустыя бочки взимается по 15 коп. съ кубическаго фута, плата за перевозку лодокъ, не снабженныхъ двигателемъ, опредѣляется изъ расчета по 25 коп. съ квадратнаго фута площади (длина, умноженная на ширину); плавучія средства, снабженныя двигателями перевозятся по 25 рублей съ тонны по вѣсу. Кунгасы въ разобранномъ видѣ перевозятся за плату по 15 коп. съ пудо-фута. Собранныя бочки, а также и плавучія средства перевозятся по соглашенію съ Добровольнымъ Флотомъ, съ расчетомъ. чтобы пріемъ ихъ не препятствовалъ перевозкѣ другихъ грузовъ. За перевозку муки, крупы, картофеля, риса и желѣза взимается плата въ размѣрѣ 20 коп. съ пуда отъ или до Владивостока. Льгота, предоставленная одному частному грузоотправителю, распространяется при прочихъ равныхъ условіяхъ и на другихъ грузоотправителей въ теченіе даннаго рейса. За перевозку грузовъ принадлежащихъ переселенцамъ и рабочимъ рыбопро-

мышленныхъ предпріятій, имѣющихъ свидѣтельства, выданныя переселенческими чиновниками или чинами рыболовнаго надзора, плата взимается не свыше чѣмъ въ половинномъ размѣрѣ. Предѣльное для одного лица количество переселенческаго груза, перевозимаго по льготному тарифу, опредѣляется по особому соглашенію Переселенческаго Управленія съ Добровольнымъ Флотомъ, а предѣльное количество груза рабочихъ устанавливается въ размѣрѣ, не превышающемъ 10 пудовъ на каждаго рабочаго. За перевозку крупнаго скота (коровъ, быковъ и лошадей), по линіи Владивостокъ-Петропавловскъ взимается по 15 руб. съ головы, по остальнымъ же линіямъ—по 25 рублей. Мелкій скотъ и птица перевозятся по общему тарифу съ пудо-фута. При перевозкѣ скота и птицы долженъ быть проводникъ, оплачивающій свой проѣздъ особо. Стоимость устройства на пароходахъ приспособленій для перевозки скота (стойлъ и проч.) относится на счетъ грузовладѣльцевъ. Цементъ, уголь, дрова, кирпичъ, камень и лѣсъ (бревна, доски и другіе лѣсные матеріалы) перевозятся отъ или до Владивостока за плату при казенныхъ отправкахъ по 20 коп. съ пудо-фута, включая плату за нагрузку и выгрузку, кромѣ Владивостока, а при частныхъ отправкахъ—по 15 коп. съ пудо-фута, не считая платы за нагрузку и выгрузку.

*Примѣчаніе 1.* Скотъ, цементъ, уголь, дрова, кирпичъ, камень и лѣсъ принимаются къ перевозкѣ на пароходы, совершающіе весенніе рейсы лишь по предварительномъ сношеніи съ Добровольнымъ Флотомъ относительно возможности оставленія для сихъ грузовъ мѣста.

*Примѣчаніе 2.* Доски для днищъ, клепка для бочекъ и собранныя бочки подъ икру перевозятся на общихъ основаніяхъ.

За нагрузку или выгрузку грузовъ сверхъ того взимается: во Владивостокѣ 3 к. съ пуда, въ Петропавловскѣ 8 к. и во всѣхъ остальныхъ пунктахъ по 10 к.

---

## Пассажирскій тарифъ Сѣверныхъ линій.

Плата за проѣздъ пассажировъ взимается по слѣдующему расчету:

въ I классѣ 3 к. за милю и 2 р. 50 к. въ сутки за продовольствіе и во II классѣ 2 к. за милю и 2 р. въ сутки за продовольствіе. Палубные пассажиры (III кл.)— 1 к. съ мили и продовольствіе отъ парохода 40 к. въ сутки.

За рабочихъ рыбопромышленныхъ предпріятій и переселенцевъ при проѣздѣ между русскими портами взимается половинная плата III класса. Эта льгота не распространяется на рабочихъ иностранно-подданныхъ.

**Дѣти** въ возрастѣ отъ 5 до 10 лѣтъ въ классныхъ помѣщеніяхъ перевозятся за половинную плату, а въ палубныхъ помѣщеніяхъ безплатно.

---

## Правила и тарифъ на перевозку пассажирскаго багажа на пароходахъ Добровольнаго Флота, совершающихъ рейсы по Сѣвернымъ линіямъ.

1) Багажемъ признаются пассажирскія вещи, уложенныя въ сундуки, чемоданы, корзины, мѣшки и т. п.

2) Каждый пассажиръ имѣетъ право на безплатный провозъ багажа: 1 и 2 кл. 7 пудовъ и 3 кл. — 3 пуда. За излишнее противъ этого количества взимается плата по 75 коп. съ пуда. Дѣти, за проѣздъ которыхъ уплачивается половина стоимости проѣздного билета, имѣютъ право на безплатный провозъ багажа въ половинномъ противъ указаннаго размѣрѣ.

3) Во Владивостокѣ багажъ заблаговременно до отхода парохода (не позже какъ за 2 часа до отхода) сдается пассажирами въ агентство; въ прочихъ же посѣщаемыхъ пароходомъ пунктахъ багажъ сдается пассажирами непосредственно на пароходъ.

4) Въ пріемѣ багажа къ отправкѣ пассажиру выдается багажная квитанція. При сдачѣ багажа пассажиръ обязанъ предъявить имѣющійся у него проѣздной билетъ, № и классъ котораго отмѣчаются въ багажной квитанціи.

5) Сдаваемыя къ перевозкѣ багажныя мѣста должны быть вполнѣ исправно упакованы, увязаны и т. п.

6) Въ багажныхъ мѣстахъ не должно содержаться жидкихъ, взрывчатыхъ или какихъ либо огнеопасныхъ веществъ. За тайный провозъ въ багажныхъ мѣстахъ означенныхъ предметовъ отвѣтственнымъ является владѣлецъ багажа и на него же падаетъ отвѣтственность за могущую произойти порчу другихъ багажныхъ мѣстъ и иныя послѣдствія.

7) Добровольный Флотъ не отвѣчаетъ за порчу пассажирскихъ вещей, происшедшую отъ неисправной укупорки багажныхъ мѣстъ, за пропажу во время аваріи или при другихъ несчастныхъ случаяхъ, а равно не отвѣчаетъ за цѣлость внутренняго содержимаго при вполнѣ исправной наружной упаковкѣ мѣстъ.

8) За утраченныя багажныя мѣста или часть ихъ Добровольный Флотъ возмѣщаетъ пассажиру дѣйствительную стоимость, но не свыше какъ 3 (три) рубля за фунтъ багажа пассажира I кл., 1. 50 (рубль пятьдесятъ коп.) — II кл. и 1. — (одинъ рубль) — 3 класса.

9) Если пассажиръ цѣнитъ свой багажъ въ высшемъ противъ указанныхъ въ § 8 сихъ Правилъ размѣрѣ, то онъ можетъ при сдачѣ къ перевозкѣ объявить его цѣнность.

10) За объявленную цѣнность багажа взимается дополнительная (сверхъ провозной) плата по $1^1/_2$% съ суммы объявленной цѣнности.

11) Цѣнность багажа заявляется пассажиромъ письменно съ подробнымъ перечисленіемъ номеровъ каждаго мѣста и отдѣльныхъ суммъ ихъ цѣнности.

При утратѣ мѣстъ съ объявленной цѣнностью пассажиру возмѣщается объявленная сумма.

12) При пріемѣ багажа съ объявленной цѣнностью предъявляются особыя требованія по отношенію къ со-

стоянію наружной упаковки и Добровольный Флотъ, смотря по роду и цѣнности отдѣльныхъ мѣстъ, можетъ требовать опломбированія или опечатанія ихъ отправителемъ, а также вскрытія мѣстъ для осмотра содержимаго.

13) Въ пунктѣ назначенія багажъ выдается пассажиру по востребованіи и по предъявленіи соотвѣтствующей подлинной багажной квитанціи.

14) Въ случаѣ утраты багажной квитанціи багажъ выдается пассажиру подъ письменное его заявленіе, съ подробнымъ перечисленіемъ (опись) содержимаго багажныхъ мѣстъ. Заявленіе пассажиромъ подается агенту или пароходному суперкаргу Добровольнаго Флота, который выдаетъ багажъ по вскрытіи и провѣркѣ содержимаго багажныхъ мѣстъ съ заявленіемъ пассажира. Если показанія въ заявленіи пассажира о содержимомъ не соотвѣтствуютъ наличному содержанію багажныхъ мѣстъ, выдача багажа пріостанавливается.

---

## КЪ СВѢДѢНІЮ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ И ПАССАЖИРОВЪ.

---

# ПРЯМЫЯ ГРУЗОВЫЯ И ПАССАЖИРСКІЯ СООБЩЕНІЯ.

Добровольный Флотъ состоитъ въ соглашеніи съ русскими и иностранными перевозочными предпріятіями и участвуетъ въ нижеперечисленныхъ *прямыхъ* грузовыхъ и пассажирскихъ сообщеніяхъ:

## Грузовыя сообщенія:

1. **Русско - Китайское заморское вывозное** (черезъ порты: Одесса, Николаевъ и Новороссійскъ) — перевозка всякихъ грузовъ со всѣхъ станцій Русской желѣзнодорожной сѣти до порта Владивостокъ и всѣхъ станцій Уссурійской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ, въ направленіи черезъ Владивостокъ — Пограничная.

2. **Русско - Китайское сухопутное ввозное** (черезъ Владивостокъ — Пограничная — Маньчжурія) — перевозка а) чайныхъ грузовъ изъ китайскихъ, индійскихъ и другихъ портовъ, б) шелка китайскаго и японскаго и в) рыбныхъ грузовъ изъ порта Николаевска на Амурѣ до станцій русскихъ желѣзныхъ дорогъ; кромѣ того перевозка всякихъ грузовъ изъ портовъ Сѣверной Америки и Британской Колумбіи до ст. русскихъ жел. дор. къ западу отъ Омска лежащихъ.

3. **Уссурійско-Китайское** (черезъ Владивостокъ — Пограничная) — перевозка чайныхъ грузовъ изъ китайскихъ, индійскихъ и другихъ портовъ до главнѣйшихъ

станцій Китайской Восточной желѣзной дороги, перевозка рыбныхъ продуктовъ изъ Николаевска на Амурѣ до всѣхъ станцій Китайской Восточной ж. д.

4. **Южно-Заморское вывозное** (черезъ перевалочные порты: Одесса, Николаевъ и Новороссійскъ)—перевозка всякихъ грузовъ со всѣхъ станцій Русской желѣзнодорожной сѣти до иностранныхъ портовъ Индійскаго и Великаго (Тихаго) океана, равнымъ образомъ до портовъ Краснаго (Чермнаго) моря и до русскихъ дальневосточныхъ портовъ: Николаевска на Амурѣ и поста Александровска (на о. Сахалинѣ).



Внутренній видъ пакгауза Добровольнаго Флота во Владивостокѣ.

5. **Южно-Заморское ввозное** (черезъ Одессу) — перевозка всякихъ грузовъ изъ иностранныхъ портовъ Индійскаго и Великаго океановъ и Краснаго (Чермнаго) моря до станцій: Петроградъ, Москва, Кіевъ, Варшава, Лодзь, Тула, Харьковъ и Сосновицы.

6. **Маньчжурско-Японское ввозное** (черезъ Цуругу—Владивостокъ)—перевозка всякихъ грузовъ со станцій и портовъ Японіи до главныхъ станцій Уссурійской и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ.

7. **Маньчжурско-Японское вывозное** (черезъ Владивостокъ — Цуругу) — перевозка спеціально вывозныхъ грузовъ со станцій Китайской Восточной и Уссурійской желѣзныхъ дорогъ до главнѣйшихъ станцій и портовъ Японіи.

*Отправка грузовъ въ вышеупомянутыхъ прямыхъ сообщеніяхъ даетъ грузоотправителю слѣдующія преимущества:*

1) *расчетъ за перевозку производится по льготнымъ ставкамъ,*

2) *выдается на руки прямой документъ до мѣста назначенія груза и, наконецъ,*

3) *отпадаетъ необходимость прибѣгать къ посредничеству коммисіонеровъ, экспедиторовъ и другихъ лицъ, что требуется при переотправкахъ въ ломаныхъ сообщеніяхъ и вызываетъ излишніе расходы.*

## Пассажирскія сообщенія:

1 и 2. **Русско-Китайское вывозное и ввозное** (черезъ Владивостокъ—Нагасаки) — перевозка пассажировъ и багажа съ главнѣйшихъ станцій Европейской Россіи и Сибири въ Шанхай, а также въ обратномъ направленіи.

3 и 4. **Русско - Маньчжурско - Японское вывозное и ввозное** (черезъ Владивостокъ — Цуругу) — перевозка пассажировъ и багажа со станцій Европейской Россіи и Сибири въ Японію, а также въ обратномъ направленіи.

5 и 6. **Маньчжурско-Японское вывозное и ввозное** — перевозка пассажировъ и багажа между станціями Китайской Восточной и Уссурійской желѣзныхъ дорогъ — съ одной стороны и главнѣйшими пунктами Японіи, съ

другой стороны, въ направленіи черезъ Владивостокъ—Цуругу.

*Подробныя свѣдѣнія касающіяся условій перевозки грузовъ и пассажировъ по всѣмъ перечисленнымъ прямымъ сообщеніямъ можно получать въ Правленіи Добровольнаго Флота, въ Управленіяхъ въ Одессѣ и Владивостокѣ и во всѣхъ Агентствахъ и Субъагентствахъ Флота въ Россіи и заграницей.*

---

## ДЛЯ ЗАМѢТОКЪ.

## ДЛЯ ЗАМѢТОКЪ.

## ДЛЯ ЗАМѢТОКЪ.

# КЪ СВѢДѢНІЮ ПАССАЖИРОВЪ.

## Отъ Одессы до Владивостока.

## ОДЕССА.

Пассажиръ, пріѣхавъ въ Одессу, для дальнѣйшаго слѣдованія на пароходѣ Добровольнаго Флота вокругъ Азіи до Владивостока, долженъ прежде всего справиться въ Агентствѣ Добровольнаго Флота, находящемся въ порту, о точномъ днѣ и часѣ, когда ему надо пріѣхать на пароходъ. При необходимости ожидать отхода парохода въ Одессѣ нѣкоторое время, можно остановиться въ центрѣ города, въ одной изъ первоклассныхъ гостиницъ—„Лондонской", „Европейской", „Бристоль", „Пассажъ" или въ другихъ болѣе дешевыхъ, которыхъ въ Одессѣ множество. Рядъ зимнихъ развлеченій—театры—„Городской" (опера и драма), „Новый Циркъ", залъ „Гармонія", „Городская Аудиторія", а въ теплый сезонъ—музыкальные вечера на „Маломъ Фонтанѣ", въ „Аркадіи" (рядомъ съ Малымъ Фонтаномъ), театръ на „Большомъ Фонтанѣ", увеселенія въ Ланжеронѣ и въ Александровскомъ паркѣ, кафе „Фанкони" и др., съ выдвинутыми на широкую панель Екатерининской улицы столиками подъ навѣсомъ, сидя за которыми можно наблюдать кипучую жизнь одесситовъ.

Одесса, основанная ИМПЕРАТРИЦЕЙ ЕКАТЕРИНОЙ II въ 1794 г. на мѣстѣ бывшей турецкой крѣпости Хаджибей и принявшая видъ города лишь въ царствованіе ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I, особенно интересныхъ памятниковъ старины не имѣетъ. На высокомъ берегу моря расположенъ тѣнистый Александровскій паркъ, первый дубъ котораго, окруженный рѣшеткой съ вензелемъ ИМПЕРАТОРА, былъ собственноручно посаженъ АЛЕКСАНДРОМЪ I. На Николаевскомъ бульварѣ находится Воронцовскій дворецъ и три памятника: первому устроителю Одессы Ришелье, Пушкину и въ память обороны Одессы въ 1854 г. — памятникъ пушка. На Пушкинской улицѣ сохранился домъ, въ которомъ жилъ поэтъ А. С. Пушкинъ въ 1823 году. На Екатерининской площади стоитъ

памятникъ ЕКАТЕРИНѢ II и напротивъ Каѳедральнаго собора, въ скверѣ, поставленъ памятникъ Князю М. С. Воронцову, генералъ-губернатору Новороссіи.

На площади возлѣ Николаевскаго бульвара находится музей общества исторіи и древностей.

Большой, благоустроенный портъ Одессы состоитъ изъ пяти гаваней: Практической, Новой, Казенной, Нефтяной и Карантинной. Портъ соединенъ желѣзнодорожными путями со станціями „Одесса-Товарная" и „Застава", гдѣ находится зернохранилище Юго-Западныхъ ж. д. съ элеваторами. Отъ пассажирскаго вокзала къ пристани, находящейся у Платоновскаго мола въ Карантинной



Одесса. Лѣстница Николаевскаго бульвара.

гавани, отъ которой отходятъ пароходы, а также помѣщается Агентство Добровольнаго Флота, можно доѣхать на извозчикѣ по таксѣ.

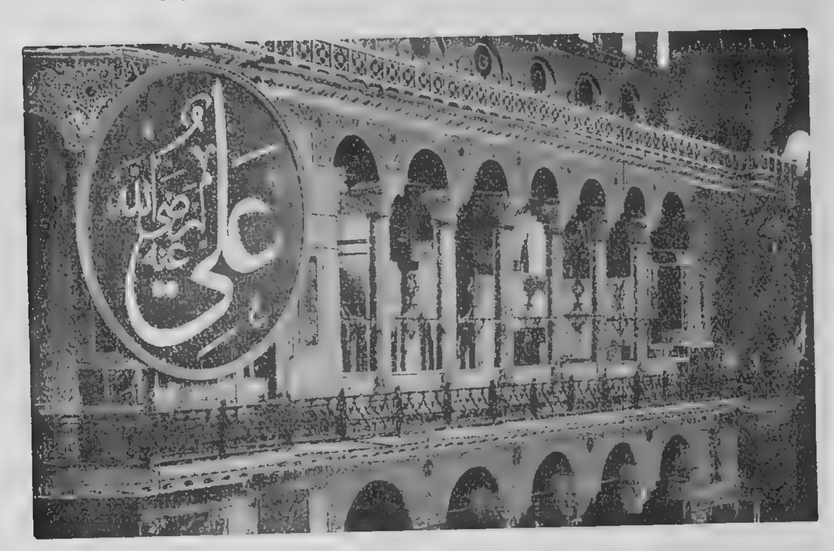
## КОНСТАНТИНОПОЛЬ.

На вторыя сутки по выходѣ изъ Одессы пароходъ останавливается при входѣ въ Босфоръ у Анатоля-Кавака, для того, чтобы принять карантинное свидѣтельство, и идетъ дальше между очаровательными берегами Азіи и Европы. Послѣ возвышающихся у входа въ Босфоръ развалинъ генуэзскихъ башенъ чередуются, выдѣляясь живописно на пепельной зелени берега, древнія могилы, лѣтнія резиденціи пословъ иностранныхъ державъ Буюкъ-Дэре и Терапія, кружевныя мечети съ высокими иглами минаретовъ, древняя крѣпость Румели Гисаръ, дворецъ Долма-Бахче, резиденція султана и дворцы вельможъ, съ окружающими ихъ

садами. На востокѣ бѣлѣетъ Ильдызъ-Кіоскъ, любимый дворецъ Абдулъ-Гамида. Разноцвѣтныя постройки густо населеннаго евро-



Константинополь. „Айя Софія" (Св. Софія).



Константинополь. Внутренній видъ Св. Софіи. Деталь.

пейскаго берега постепенно скучиваются, образуя нижнюю часть Константинополя Галату, прилегающую къ рейду.

Невдалекѣ отъ Галаты, на рейдѣ, пароходъ останавливается для выполненія портовыхъ формальностей, послѣ чего пассажиры могутъ съѣзжать на берегъ въ Галату, гдѣ, перейдя черезъ таможню, имъ слѣдуетъ зайти въ агентство Добровольнаго Флота, находящееся вблизи таможни, для полученія необходимыхъ справокъ и гида для осмотра города.



Константинополь. Мечеть Ортакей на Босфорѣ.

Переѣздъ въ лодкѣ (каикъ) съ парохода на берегъ стоитъ 2—3 піастра (16—24 к.), но лодочники запрашиваютъ больше. Деньги уплачиваются лодочнику по прибытіи къ берегу.

Суда Добровольнаго Флота стоятъ въ Константинополѣ около сутокъ и этого времени достаточно для поверхностнаго осмотра памятниковъ старины древней столицы Византіи. Въ Галатѣ, съ

микроскопическими лавочками и узкими, кривыми улицами, переполненными толпой людей всевозможныхъ національностей, интересна Галатская башня, съ высоты которой открывается рѣдкостный видъ на весь городъ, Босфоръ и Мраморное море. Самая интересная часть города—населенный турками Стамбулъ, который соединяется съ Галатой мостомъ, перекинутымъ черезъ Золотой Рогъ. При проходѣ черезъ мостъ пѣшеходы уплачиваютъ 20 пара въ оба конца, т. е. 4 коп., а экипажи по $2^{1}/_{2}$ піастра, т. е. 20 коп. Въ Стамбулѣ знаменитая мечеть Айя-Софія, бывшій византійскій храмъ, построенный Юстиніаномъ, Сераль — старый дворецъ султана, Монетный Дворъ, храмъ Св. Ирины (мѣсто созыва Вселенскаго Собора, нынѣ турецкій арсеналъ), Оттоманскій музей съ гробницей Александра Македонскаго и массою древностей: пер-

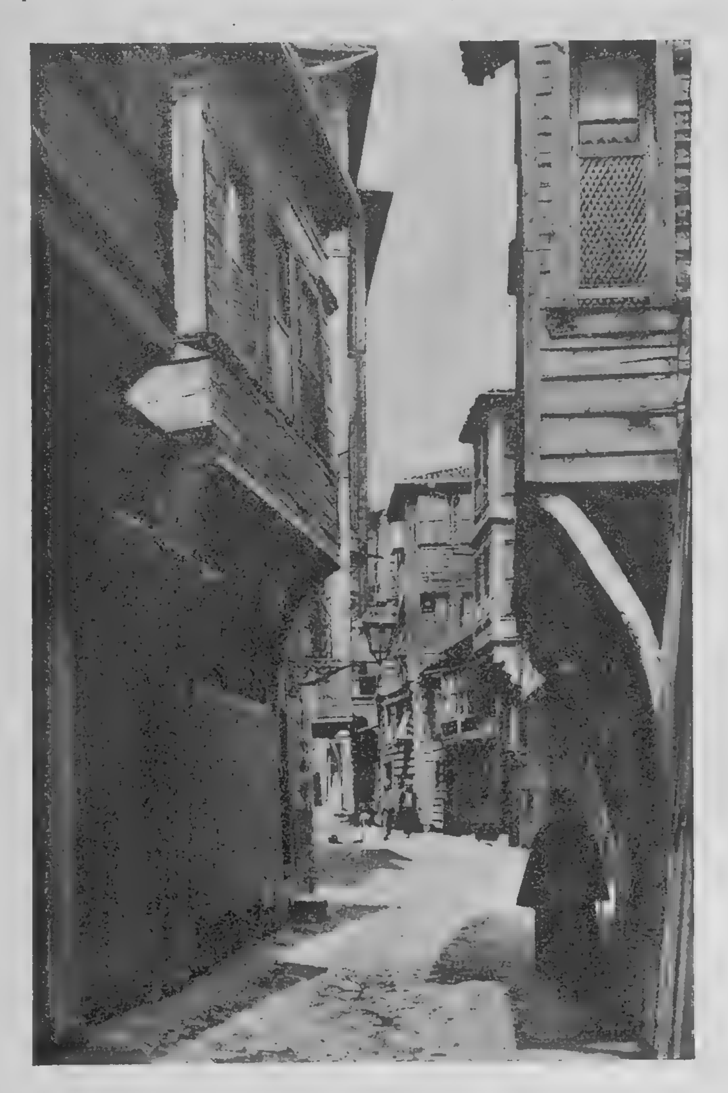


Босфоръ.

сидскихъ, ассирійскихъ, греческихъ (византійскихъ) и египетскихъ (музей расположенъ въ такъ называемомъ „Византійскомъ саду“), мечеть султана Ахмета, древній Гипподромъ (Атмейданъ), колонна царя Константина, дельфійскій столбъ, гранитный обелискъ Θеодосія, цистерна „Тысяча одна колонна“, мечеть съ гробницами султановъ Махмуда и Абдулъ-Азиса и ихъ женъ и громадный базаръ „Безестейну“, представляющій характернѣйшую картину Востока.

Входъ въ мечети по 5 піастр. (40 к.) съ человѣка. Въ Айя-Софію — 10 піастр. (80 к.) съ человѣка. Для расчетовъ надо запастись турецкими череками—монета въ 5 піастровъ или 40 коп.

Пера—европейская часть города—расположена надъ Галатой и соединена съ послѣдней подземной желѣзной дорогой. Проѣздъ въ тоннелѣ изъ Галаты въ Перу стоитъ 30 пара въ I классѣ и 20 пара во II классѣ. Здѣсь множество хорошихъ магазиновъ, Кон-



Типичная улица въ Стамбулѣ.

стантинопольскій пассажъ „De bon marché", гдѣ можно купить нѣсколько паръ тропическаго платья для знойнаго перехода по Красному морю и Индійскимъ океаномъ. Тропическое платье (мужское) состоитъ изъ кителя и брюкъ, сшитыхъ изъ рогожки

или другой легкой бѣлой ткани, натѣльной тонкой шерстяной рубашки, парусиновыхъ полусапогъ и пробковаго шлема. Тропическое платье можно купить дешевле въ Портъ-Саидѣ.

Въ портѣ говорятъ по-турецки и по-гречески, въ торговыхъ сферахъ города преобладаетъ французскій языкъ.

Лучшія гостиницы Константинополя: „Pera Palace“ и „Tokatlian“, съ полнымъ пансіономъ отъ 20 фр. въ день (цѣны указаны приблизительно), затѣмъ менѣе роскошныя „Gr. Hôtel Kroecker“ (говорятъ по-русски), „Hôtel Modern“ (рекомендуется арти-



Константинополь. Посадка паломниковъ на пароходъ Добровольнаго Флота.

стамъ), „Hôtel Bristol“, „Hôtel de Londres“ и многіе другіе (съ полнымъ пансіономъ отъ 15 фр. въ день). Г.г. туристы также могутъ останавливаться и въ русскихъ подворьяхъ: „Св. Пантелеймона“, „Св. Андрея“ и „Пророка Ильи“ (въ Галатѣ). За время пребыванія туристовъ въ подворьяхъ плата не взимается, но принимаются пожертвованія въ пользу вышеназванныхъ монастырей.

Извощики берутъ за первый часъ 15 піастровъ (1 р. 20 к.) и за послѣдующіе часы по 10 піастровъ (80 к.) въ часъ. Конецъ въ городѣ (Пера) 5 піастр. (40 к.), конецъ изъ Перы въ Галату — 10 піастр. (80 к.). Изъ Галаты въ Панкальди (Русскій госпиталь)— 15 піастр. (1 р. 20 к.). Изъ Перы въ Панкальди и обратно можно, поторговавшись, нанять экипажъ за 1 р. 20 к. — 1 р. 60 к.

Если, вслѣдствіе задержки парохода, остается свободное время, можно использовать его поѣздкой въ **Скутари**, азіатскую часть Константинополя, переправившись изъ Галаты на другую сторону Босфора на одномъ изъ пароходиковъ, перевозящихъ публику, проѣхать на Лыдже въ Буйгурлу, на Скутарійское кладбище и посмотрѣть „ревущихъ дервишей". Интересна также поѣздка въ Хайдаръ-паша, оттуда по желѣзной дорогѣ въ Пендикъ, а изъ Пендика по Мраморному морю на шлюпкѣ на **Принцевы острова** изъ которыхъ главные: Принкипо и Халки. Эти два острова составляютъ идиллическій уголокъ: лѣтомъ и осенью они оживляются множествомъ публики. Небольшіе пароходы поддерживаютъ частое сообщеніе между Константинополемъ и островами. Въ 17 верстахъ отъ Константинополя на европейскомъ берегу Мраморнаго моря — предмѣстье **Санъ-Стефано**, памятное по подписанному здѣсь договору послѣ русско-турецкой войны 1877 — 1878 г.г. Въ 1897 году, въ присутствіи Великаго Князя Николая Николаевича, въ Санъ-Стефано открытъ памятникъ-храмъ на братской могилѣ русскихъ воиновъ. Храмъ выстроенъ изъ гранита въ древне-русскомъ стилѣ. Алтарь изъ итальянскаго мрамора, стѣны украшены живописью. Храмъ обошелся въ 270.000 рублей. Покоящіеся подъ храмомъ останки русскихъ воиновъ были собраны во всѣхъ мѣстностяхъ войны 1877—1878 г.г.

Турецкій піастръ = 8 коп. = 40 пара.
Черекъ (5 піастр.) = 40 коп.
Меджидіэ (20 піастр. или 4 черека) = 1 р. 60 к.
20 фр. = 95 піастровъ.
1 фр. = $4^1/_2$ піастровъ.
1 піастръ = 4 металлика.
1 металликъ = 10 пара.
1 тур. лира = 108 піастр. = $22^3/_4$ фр. = 8 р. 64 к.
1 ф. стерл. = 120 піастр. = 25 фр.

Въ турецкой таможнѣ, на телеграфѣ и другихъ учрежденіяхъ турецкая лира принимается за 100—102 піастра.

Самая удобная для расчетовъ монета — черекъ, которой и рекомендуется запастись экскурсантамъ.

*Примѣчаніе.* Въ таблицѣ показаны приблизительныя цифры, отъ которыхъ могутъ быть отклоненія въ ту или другую сторону, въ зависимости отъ колебанія курса.

# ПОРТЪ-САИДЪ.

Пароходы Добровольнаго Флота, не заходящіе въ Бейрутъ, совершаютъ переходъ отъ Константинополя до Портъ-Саида приблизительно въ трое съ половиной сутокъ, являясь, благодаря тому, что они не заходятъ въ промежуточные порты, самымъ скорымъ сообщеніемъ Константинополя съ Портъ-Саидомъ.

По пути изъ Константинополя въ Портъ-Саидъ, миновавъ Мраморное море, пароходъ вступаетъ въ знаменитый Дарданелльскій проливъ. Съ парохода видны узкія ленты дорогъ, съ ѣдущими на осликахъ всадниками, рѣдкія купы маслинъ и палатки сторожевыхъ постовъ. Укрѣпленія Дарданеллъ не видны,



Портъ-Саидъ. Правленіе Компаніи Суэцкаго канала.

они отлично замаскированы и расположены на высотахъ. Далѣе пароходъ идетъ въ виду Тенедоса, Пароса и другихъ острововъ Архипелага, живописно разбросанныхъ желтовато-зелеными массами по бирюзовой поверхности моря.

На Средиземномъ морѣ, вблизи Суэцкаго канала можно наблюдать летучихъ рыбокъ, которыя перелетаютъ цѣлыми стаями съ одной волны на другую, спугнутыя пароходомъ.

Издалека видны ночью правильно чередующіеся вспышки Портъ-Саидскаго маяка. Рядомъ съ маякомъ, у входа въ каналъ, возвышается памятникъ Лессепсу, строителю канала.

Портъ-Саидъ выросъ изъ маленькой арабской деревушки, и состоитъ изъ ряда пересѣкающихся подъ прямыми углами узкихъ улицъ, съ двухъ-трехъ-этажными, грязно-окрашенными коробками-домами. Интересны группы бедуинъ въ красочныхъ бурнусахъ и изрѣдка встрѣчающіяся арабскія женщины съ серебряными браслетами на ногахъ. Вся жизнь города протекаетъ на улицѣ, въ безчисленныхъ кафе, за столиками съ прохладительными напитками. Зелени въ Портъ-Саидѣ нѣтъ вовсе, только островокъ, на которомъ построенъ дворецъ правленія общества Суэцкаго канала, единственная красивая постройка въ городѣ, зеленѣетъ тощими пальмами. Портъ-Саидъ лежитъ на узенькой песчаной полосѣ, отдѣляющей озеро Гонзалэ отъ Средиземнаго моря, въ самомъ устьѣ Суэцкаго канала; съ трехъ сторонъ его окружаетъ вода, съ четвертой онъ соединяется желѣзной дорогой съ территоріей Египта.

Въ магазинахъ Портъ-Саида можно дешево купить тропическое платье, страусовыя перья, хорошій кофе и финики.

Здѣсь два театра: постоянный и лѣтній. По ночамъ Портъ-Саидъ спитъ рѣдко. Стоитъ прійти какому-нибудь пассажирскому пароходу, и кормящійся пассажирами городъ оживаетъ сотнями огней, открываются лавки и кафе. А въ каналѣ, при свѣтѣ факеловъ, арабы въ бѣлыхъ рубахахъ или нагіе дико кричатъ, перенося въ круглыхъ корзинахъ съ низкихъ шаландъ уголь на пароходы, стоящіе у пристаней вдоль береговъ канала.

Портъ-Саидъ соединенъ желѣзной дорогой съ **Каиромъ**. Въ скорыхъ поѣздахъ имѣются вагоны-рестораны. Плата за проѣздъ слѣдующая: въ 1-мъ классѣ — 24 фр. 63 сант. (до Каира и обратно); во 2-мъ — 12 фр. 31 сант.; въ 3-мъ — 6 фр. 22 сант.

Въ Портъ-Саидѣ въ ходу всякія деньги и размѣнъ ихъ легокъ. Обыкновенно здѣсь считаютъ на англійскіе фунты. Но въ Каирѣ берутъ только египетскія деньги (серебряные піастры и мелкія никкелевыя монеты).

20 фр. = 154 піастр. арабск. метал.
20 фр. = 77 піаст. серебр.
1 ф. ст. = 95 піастр. мет. и $47^1/_2$ серебр.
1 фр. = $7^1/_2$ мет. піаст. и $3^3/_4$ ср.
1 тур. лира = 178 піастр. мет. = 89 піаст. серебр.
Егип. фунтъ = 100 піаст. = 25 фр. 95 сант. (около 10 р.).
Сер. піастръ немного болѣе $^1/_4$ фр. (10 коп.).
Показанныя цѣны колеблются въ зависимости отъ курса.

**Гостиницы.** „The Eastern Exchange Hotel“ съ платою за полный пансіонъ отъ 10 — 12 фр. въ сутки; „Continental Hotel“ съ платою за полный пансіонъ 13 фр. въ сутки; „Savoy Hotel“ съ платою за полный пансіонъ отъ 10 — 11 фр. въ сутки и

„Grand Hôtel de la Poste“ съ платою за полный пансіонъ 8 фр. въ сутки.

**Извощики.** За первый часъ — 2 фр. 60 сант., за каждые лишніе полчаса — 1 фр. 5 сант., за одинъ конецъ въ городѣ — 65 сант., за каждые ¼ часа ожиданія по исполненіи конца — 50 сант., изъ города на вокзалъ или обратно — 1 фр. 5 сант., на вокзалъ и обратно съ ожиданіемъ тамъ ¼ часа — 1 фр. 55 сант., за каждое лишнее мѣсто багажа (сверхъ положенныхъ 2-хъ мѣстъ) на козлахъ кучера — 25 сант.

## БЕЙРУТЪ.

Только во время паломническаго движенія пароходы Добровольнаго Флота заходятъ въ Бейрутъ. Морской переходъ отъ



Хаджи (паломники) на пароходѣ Добр. Флота „Херсонъ“.

Константинополя до Бейрута занимаетъ приблизительно двое сутокъ.

Бейрутъ—главный городъ Сиріи и крупный торговый пунктъ Сирійскаго побережья; желѣзная дорога соединяетъ его съ

Алеппо, Дамаскомъ и другими центрами внутри страны. Бейрутъ былъ въ древности сборнымъ пунктомъ для каравановъ, шедшихъ въ Мекку, а также мѣстомъ высадки путешественниковъ, направлявшихся въ Сирію и Палестину. Городъ стоитъ на откосѣ холма, съ котораго открывается прекрасный видъ на Ливанскія горы.

Наиболѣе интересныя мѣста около Бейрута: маякъ, сосновый лѣсъ и Собачій потокъ, гдѣ до сихъ поръ попадаются археологическія находки римскаго періода.

Лѣтомъ жители Бейрута отправляются въ горныя деревни Ливана, гдѣ имѣется нѣсколько гостиницъ со всѣми городскими удобствами.

Гостиницы въ Бейрутѣ: „Grand Hôtel d'Orient", „Hôtel Haussmann", съ платою за полный пансіонъ 10 франковъ въ сутки, „Grand Hôtel Victoria", съ платою за полный пансіонъ 8 франковъ въ сутки и другія, съ платою за полный пансіонъ отъ 5 до 6—7 франковъ въ сутки.

Извозчики: за маленькій конецъ—55 сант., за большой—80 сант.; въ часъ, въ обыкновенные дни—10 піастровъ или 2 франка, въ воскресные и праздничные дни—3 франка. Электрическій трамвай: въ I классѣ 45 сант., во II классѣ—22½ сант. Стоимость проѣзда изъ Бейрута въ Дамаскъ: въ I классѣ—26 фр. 25 сант., во II классѣ—17 фр. и въ III классѣ—8 фр. 50 сант.

## СУЭЦКІЙ КАНАЛЪ.

Изъ Портъ-Саида пароходы Добровольнаго Флота слѣдуютъ медленно подвигаясь впередъ, по узкому Суэцкому каналу, который тянется прямыми линіями своихъ обложенныхъ гранитомъ береговъ въ песчаную даль пустыни. Каналъ настолько узокъ, что при расхожденіи съ встрѣчнымъ судномъ приходится швартоваться къ берегу.

Вдоль канала, по западному берегу его, тянется желѣзнодорожное полотно, соединяющее Портъ-Саидъ съ Суэцомъ; чередуются маленькія станціи, окруженныя клумбами кустарника и финиковыми пальмами; весь берегъ покрытъ растительностью, ярко выдѣляющеюся на лиловато-пепельныхъ африканскихъ горахъ, виднѣющихся вдали, и песчаныхъ долинахъ; на первомъ планѣ изрѣдка понуро проходятъ усталые верблюды съ мѣрно качающимися на нихъ чернолицыми всадниками. Азіатскій берегъ канала представляетъ сплошной безграничный солончакъ, лишенный какой бы то ни было растительности, любопытный диковиннымъ царствомъ птицъ, купающихся и ловящихъ рыбу въ солончаковыхъ озерахъ.

Ночью, которая здѣсь наступаетъ особенно быстро, пароходъ двигается по каналу, освѣщая его прожекторомъ, установленнымъ на носу, и тишина пустыни прерывается лишь командами лоцмана рулевому и передаточными звонками въ машину.

Суэцкій каналъ былъ начатъ постройкой въ 1859 году и открытъ для движенія судовъ 10 лѣтъ спустя.

Общее протяженіе канала—87 миль; онъ пересѣкаетъ два крупныхъ озера и, выйдя въ Красное море, заканчивается портомъ Суэцъ.

## ПОРТЪ СУЭЦЪ.

Пароходы Добровольнаго Флота останавливаются въ 4 миляхъ отъ Суэца только на нѣсколько часовъ, для принятія почты или выгрузки незначительныхъ партій товара. Съѣздъ на берегъ въ Суэцѣ особаго интереса не представляетъ.

За провозъ одного пассажира съ парохода на берегъ лодочники берутъ отъ 1 до 2 шил.

**Гостиницы.** „Hôtel Bel Air", „Hôtel l'Orient".

## ДЖЕДДА.

Джедда — турецкій портъ на аравійскомъ побережьѣ Краснаго моря, черезъ который проходитъ наибольшее количество мусульманскихъ паломниковъ, направляющихся въ Мекку. Въ паломническій сезонъ 1911 г. ихъ было свыше 80.000, въ томъ числѣ около 7.500 изъ Россіи. Джедда регулярно посѣщается пароходами Добровольнаго Флота какъ по пути на Востокъ, такъ и обратно, а потому послѣдніе естественно принимаютъ дѣятельное участіе въ перевозкѣ направляющихся туда изъ Россіи и оттуда въ Россію паломниковъ. Въ хаджъ 1913 года ихъ было перевезено въ оба конца свыше 7.000 человѣкъ.

## ДЖИБУТИ.

Послѣ перехода по Красному морю, который бываетъ особенно томителенъ въ жаркіе мѣсяцы, соотвѣтствующіе европейскому лѣту, пароходы Добровольнаго Флота проходятъ Бабъ-ель-Мандебскій проливъ, минуя Перимъ, угольную станцію на вулканическихъ темносѣрыхъ холмахъ пирамидальной формы и по-

падаютъ въ холодное теченіе, понижающее раскаленную температуру воздуха съ 31° R въ тѣни сразу на 10°. Пріятная прохлада снова смѣняется тропической жарой при подходѣ къ Джибути.

Джибути — резиденція французскаго губернатора на Африканскомъ берегу Аденскаго залива, городъ небольшой, кажущійся деревней на рифахъ. Все же въ послѣднее время онъ развивается, строятся каменные дома, функціонируютъ два ресторана. Высадка на берегъ возможна въ любое время. Чернокожіе мальчуганы сомалійцы, не страшась акулъ, которыхъ здѣсь множество, подплываютъ къ пароходу и безъ устали ныряютъ за бросаемыми съ борта монетами. Команда парохода, послѣ однообразнаго перехода по Красному морю, развлекается, ловя рыбу удочками и



Джибути. Губернаторскій домъ.

сѣтями. Съѣхавъ на берегъ, интересно сходить въ сомалійскую деревню, захвативъ фотографическій аппаратъ. Живописны жалкія хижины, сложенныя изъ прутьевъ и морского ила, своеобразно красивы типы добродушныхъ чернокожихъ. Говорятъ въ Джибути преимущественно по-французски.

## ИНДІЙСКІЙ ОКЕАНЪ.

Переходъ по Индійскому океану отъ Джибути въ Коломбо длится около десяти сутокъ. SW муссонъ, который начинается въ серединѣ мая, достигаетъ наибольшей силы въ іюлѣ и, постепенно слабѣя, прекращается въ серединѣ сентября, разгоняетъ довольно крупную зыбь, начинающую покачивать пароходъ на меридіанѣ мыса Гвардафуя. Длинный островъ Сокотра служитъ временной защитой отъ муссона. Въ началѣ и концѣ SW муссона и въ остальное время года переходъ Индійскимъ океаномъ



Пароходъ Добр. Флота „Ярославль" при выходѣ изъ гавани въ Коломбо.

спокоенъ. Изрѣдка всрѣчаются пароходы, стремительно ныряютъ съ значительной высоты въ воду чайки, охотясь за рыбой, припекаетъ тропическое солнце.

Пассажирамъ необходимо распорядиться просушкою на солнцѣ платья, обуви, папиросъ и другихъ вещей, покрывающихся плѣсенью въ насыщенномъ влагою воздухѣ тропиковъ.

На восьмыя сутки перехода открывается дивно красивый коралловый островокъ Миникой, въ видѣ кольца яркой зелени перистыхъ пальмъ съ блестящей, подобно брильянту, лагуной посерединѣ.

# КОЛОМБО.

Пароходы Добровольнаго Флота становятся на якорь въ портѣ Коломбо, защищенномъ отъ волнъ прибоя каменными волнорѣзами.

Переѣздъ на шлюпкѣ съ парохода на пристань стоитъ днемъ 35 центовъ, послѣ захода солнца 55 центовъ.

Коломбо является торговымъ центромъ Цейлона и резиденціей представителей Англійскаго Правительства.

Коммерческая часть города — „Фортъ", расположена непосредственно за пристанью. Здѣсь находится таможня (на самой пристани), Агентство Добровольнаго Флота, Русское Вице-Консульство, всегда готовыя дать необходимыя указанія пассажиру (открыты съ 10 ч. утра до 4 ч. пополудни), гостиницы, банки, магазины и конторы русскихъ чайныхъ фирмъ.

Туземную толпу, состоящую изъ шоколадныхъ сингалезовъ, чернокожихъ тамилловъ и представителей всевозможныхъ народностей Индіи, живописно наряженныхъ въ костюмы своихъ странъ или почти совсѣмъ обнаженныхъ, можно лучше наблюдать въ туземной части города — „Петта". Здѣсь же находится индусскій храмъ. Отъ пристани до „Петта" около 10 минутъ ѣзды на трамваѣ (конецъ 20 центовъ).

Въ кварталѣ, называемомъ „Садъ Корицы" возлѣ парка Викторіи, гдѣ растутъ главнѣйшія растенія Цейлона, расположились роскошные дома европейскихъ резидентовъ — „бангало", окруженные садами. По этому кварталу и саду проѣхаться можно на рикшѣ или въ экипажѣ, направляясь въ музей.

Рикша — днемъ 50 центовъ за часъ, вечеромъ—65 центовъ.

Экипажъ стоитъ на четыре человѣка одну рупію въ часъ.

Музей Коломбо, раздѣленный на отдѣлы, отлично оборудованъ для бѣглаго ознакомленія съ достопримѣчательностями Цейлона.

Въ семи миляхъ отъ города (по ж. д. 1 рупія, экипажъ 15 рупій, автомобиль 30 рупій) находится отель Маунтъ-Лавинія, расположенный на берегу моря, вдоль котораго идетъ полотно желѣзной дороги.

Съ другой стороны Коломбо, въ 4 миляхъ, возлѣ многоводной рѣки Келаніи стоитъ древній храмъ Будды, расписанный фресками. Дорога къ храму даетъ ясное представленіе о деревенской жизни сингалезовъ. До моста, перекинутаго черезъ Келанію можно доѣхать на трамваѣ, а затѣмъ взять рикшу или „хеккери", родъ крытаго шарабана, запряженнаго рысистымъ бычкомъ „зебу".

Первоклассные отели „Grand Oriental“, „Galle Face“, „Bristol“ съ платою отъ 15 рупій за полный пансіонъ въ сутки и второклассныя „Glob“, „British India“ съ платою отъ 6 рупій за полный пансіонъ. Не располагающіе большими средствами путешественники, при условіи ходатайства Русскаго Вице-Консула, могутъ остановиться и въ Sailor's Home, что стоитъ очень дешево.

Размѣнъ денегъ возможенъ въ банкахъ и у мѣнялъ, при чемъ русское золото мѣнять выгоднѣе, чѣмъ бумажныя деньги.

Въ 1 цейлонской рупіи — 100 центовъ.

За 1 рубль выдается около 1 рупіи 50 центовъ.



Цейлонъ. Каналъ въ окресностяхъ Коломбо.

Много соблазна въ магазинахъ и туземныхъ лавочкахъ Коломбо: индійскія ткани, издѣлія изъ перламутра, черепахи, слоновой кости, чернаго дерева и драгоцѣнные камни. Продавцы туземцы запрашиваютъ тройныя цѣны и торгуются съ большимъ искусствомъ. Агентство Добровольнаго Флота и любезные служащіе русскихъ чайныхъ фирмъ Коломбо съ готовностью могутъ указать наиболѣе добросовѣстныхъ туземныхъ торговцевъ.



„Катамарангъ“ (сингалезская лодка).

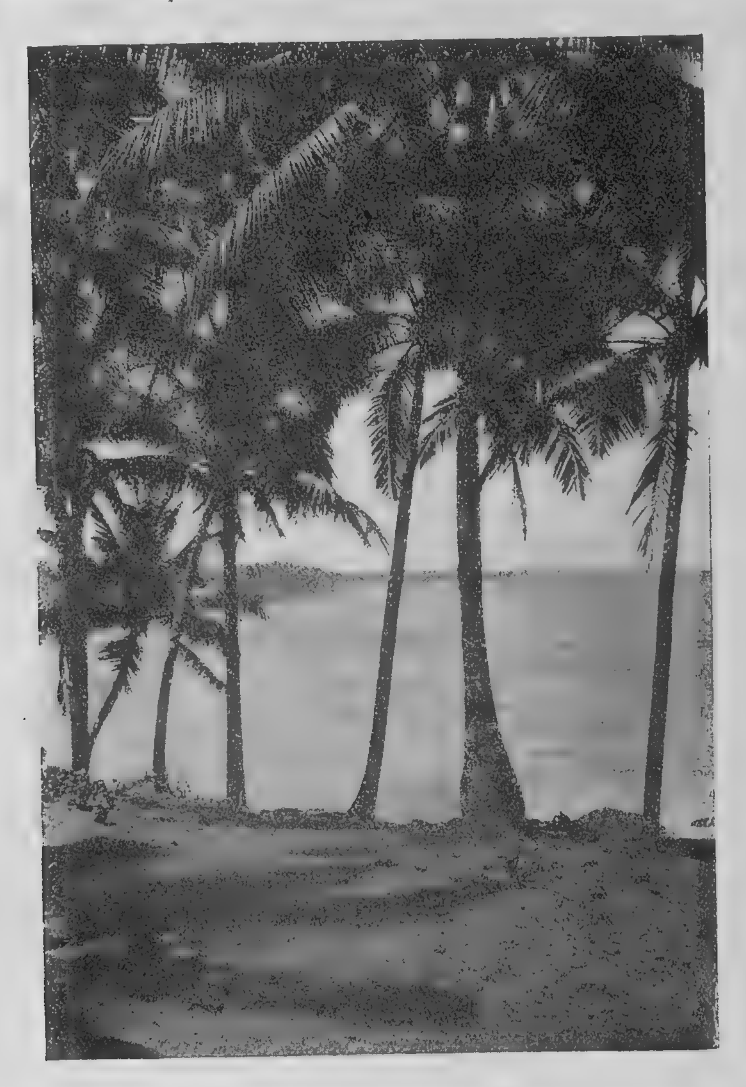
## ЦЕЙЛОНЪ.

Всѣмъ туристамъ, прерывающимъ плаваніе въ Коломбо для путешествія по Индіи, рекомендуется поподробнѣе осмотрѣть пол-



Берегъ Цейлона.

ный чудесъ островъ Цейлонъ, заслуженно носящій названіе жемчужины Англійской Короны. Превосходныя шоссе, съ разставленными вдоль нихъ „рестхаузами“, поддерживаемыми правительствомъ острова маленькими гостиницами, и желѣзныя до-



Берегъ Цейлона.

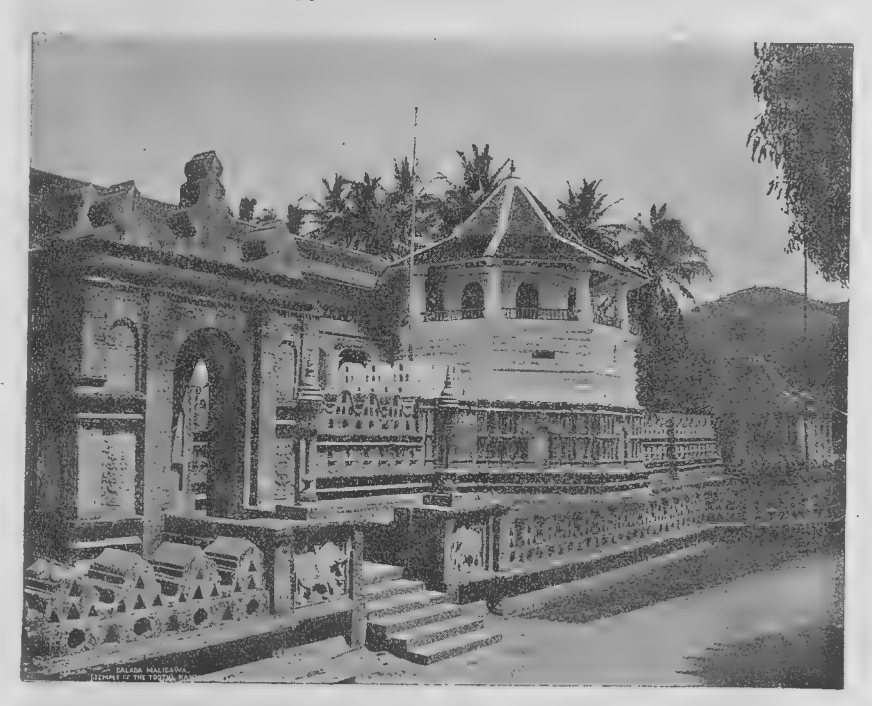
роги, дѣлаютъ осмотръ различныхъ мѣстностей Цейлона доступнымъ безъ особыхъ неудобствъ и большихъ затратъ.

Въ гористой мѣстности, на разстояніи 70 миль отъ Коломбо расположена столица послѣднихъ сингалезскихъ королей — **Кэнди.**

Дорога въ Кэнди пролегаетъ черезъ самую культурную мѣстность Цейлона. Изъ оконъ вагона можно видѣть плантаціи риса, кокосовыхъ пальмъ, чая и резины, горы и непролазную джунглю и наблюдать сельскую жизнь сингалезовъ.

Кэнди на рѣдкость красивый городъ, окруженный горами, расположенный вокругъ озера, у котораго стоитъ извѣстный храмъ Зуба Будды. Осмотръ Храма разрѣшается всѣмъ. Особенно интересно посѣщеніе Кэнди въ Августѣ мѣсяцѣ, когда тамъ празднуется буддистами Перахера, и въ священныхъ процессіяхъ по городу участвуютъ десятки слоновъ въ парчевыхъ уборахъ и драгоцѣнныхъ украшеніяхъ.

Билетъ I класса изъ Коломбо въ Кэнди и обратно стоитъ 9 рупій, 2 класса—6 рупій.




Храмъ зуба Будды въ Кэнди.

**Гостиницы:** „Queen's", „Hotel Suiose", „Florence".

Ботаническій садъ, **Пераденія**, мало уступающій по богатству флоры саду Бюитенцорга на Явѣ, находится въ 4-хъ миляхъ отъ Кэнди. Поѣздка въ Пераденію на рикшѣ или въ экипажѣ и бѣглый осмотръ сада, въ которомъ, кромѣ ботаническихъ рѣдкостей, можно видѣть жизнь тропической фауны на свободѣ, разноцвѣныхъ бабочекъ, птицъ диковиннаго оперенія, мѣняющихъ цвѣтъ ящерицъ, летучихъ лисицъ, змѣй—займетъ 3—4 часа. Между про-

чимъ опасности быть укушеннымъ ядовитыми змѣями,—коброй и тикъ-палангой, почти не существуетъ. Змѣи, какъ и остальныя животныя, избѣгаютъ встрѣчи съ человѣкомъ, но все же лучше гуляя по безчисленнымъ дорожкамъ парка, не сворачивать на



Выходъ слона изъ храма зуба Будды.

траву лужаекъ или покрытыя опавшими листьями опушки лѣса. Змѣи и здѣсь врядъ ли тронутъ, но за то „личи", особый сортъ земныхъ піявокъ, навѣрное взберутся на ноги, что очень непріятно.

Остановиться можно въ рестхаузѣ возлѣ сада; ученымъ дѣлается скидка.

Еще выше Кэнди, на высотѣ 6.500 футъ надъ уровнемъ моря расположился, городокъ **Нюрэлія**,—санитарная станція Цейлона и Индіи. Сюда въ горную прохладу (раннимъ утромъ бываютъ заморозки) пріѣзжаютъ за новымъ запасомъ энергіи истомленные



Буддійскій монахъ.

тропической жарой низины европейскіе резиденты. Возлѣ Нюрэліи находится ботаническій садъ **Хакгала**, соединяющій всѣ виды растеній горныхъ тропиковъ.

**Гостиницы:** „Grand Hotel“, „New Kcena“; „Sant Andrew“.

Проѣздъ изъ Коломбо и обратно въ 1 классѣ 20 рупій 34 цент., во 2 классѣ 13 рупій 65 центовъ.

Городъ **Галлъ,** съ развалинами голландскихъ крѣпостей, расположенъ на южномъ берегу Цейлона, среди очаровательныхъ окрестностей.

По желѣзной дорогѣ проѣздъ изъ Коломбо въ Галлъ стоитъ въ 1 классѣ 8 рупій 78 цент., 2 кл.—5 руп. 85 цент.

**Гостиница** „Oriental Hotel".

Особенно интересна поѣздка на раскопки древней столицы Цейлона **Анураджапуры.** Колоссальныя по размѣрамъ дагобы, развалины дворцовъ, храмовъ, выложенныхъ камнемъ купаленъ,



Цейлонъ. Пальма путешественниковъ.
(Ravenala Madagascariensis).

остатки совершенныхъ образчиковъ барельефовъ и статуй изъ гранита, всѣ эти слѣды высокой культуры, удаленнаго отъ насъ на 2.000 лѣтъ былого, даютъ богатѣйшій матеріалъ археологу и артисту.

**Гостиницы:** „Anuradhapura Hotel" и рестхаузъ.

**Проѣздъ.** Изъ Коломбо и обратно (по желѣзной дорогѣ) кл.—15 руп. 30 цент., II кл.—10 рупій 20 цент.

Изъ Анураджапуры по дѣвственнымъ джунглямъ, гдѣ живутъ стада дикихъ слоновъ и буйволовъ, мимо громадныхъ оросительныхъ прудовъ, кишащихъ крокодилами, въ которыхъ купаются зобастые пеликаны и розовые фламинго, проходитъ прекрасное шоссе въ **Тринкамали,** восточный портъ Цейлона. Проѣхать въ Тринкамали можно на автобусѣ за 10 рупій съ человѣка въ одинъ конецъ. Дальнѣйшая поѣздка изъ Тринкамали въ

Поланоруву, Сигири, Дамбулу на Кэнди возможна только въ автомобилѣ, который нанимается въ Коломбо на шесть дней съ оплатой 100 рупій за день.

Климатъ Цейлона разнообразный. Въ Коломбо и по всей прибрежной полосѣ климатъ жарко влажный со средней температурой 27° R въ тѣни. Въ горахъ значительно прохладнѣе. На сѣверѣ Цейлона въ Джафнѣ климатъ жарко сухой.

Во избѣжаніе заболѣванія малярiей рекомендуется спать только подъ москитной сѣткой.

## СИНГАПУРЪ.

Приблизительно на восьмыя сутки перехода отъ Коломбо, сначала по Индійскому океану, а потомъ вдоль острова Суматры по Малакскому проливу, пароходы Добровольнаго Флота подходятъ

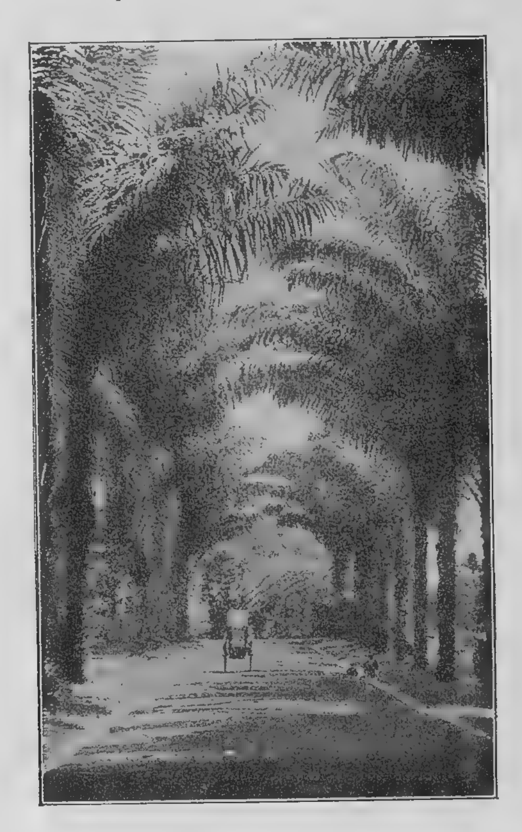


Сингапуръ. Каботажная гавань.

къ Сингапуру каналомъ, окаймленнымъ маленькими островами, покрытыми ярко зелеными мангровами, которыя, спустившись съ берега островковъ въ море, продолжаютъ расти въ водѣ.

Сингапуръ — резиденція англійскаго Генералъ-Губернатора и центральный коммерческій портъ Соединенныхъ Малайскихъ Штатовъ — представляетъ собою островъ, отдѣленный отъ Малайскаго полуострова проливчикомъ, черезъ который ж. д. поѣзда перевозятся на паромѣ.

Отъ пристани, возлѣ которой останавливается пароходъ, вдоль грязныхъ улицъ малайско-китайскаго квартала, съ вертикальными вывѣсками и специфическими запахами, дженерикша или трамвай помогутъ путешественнику добраться до европейской части города, гдѣ находятся агентство Добровольнаго Флота, Россійское Генеральное Консульство, первоклассныя гостиницы, магазины, и музей, собравшій въ своихъ стѣнахъ богатую коллекцію диковинъ Малайскихъ острововъ и полуострова.



Сингапуръ. Ботаническій садъ.

**Гостиницы:** „Raffle's Hotel", „Hotel de l'Europe", „Hotel de la Paix". Малосостоятельные могутъ по ходатайству Консула остановиться въ „Sailor's Hotel'ѣ.

Время стоянки пароходовъ Добровольнаго Флота въ Сингапурѣ, обязательно принимающихъ тамъ уголь, достаточно для осмотра города и его достопримѣчательностей. Главной изъ нихъ является Ботаническій садъ, расположенный въ пригородѣ Синга-

пура, по количеству растеній занимающій второе мѣсто въ мірѣ. Изъ центра города можно проѣхать въ садъ на конномъ извозчикѣ „гэри“, по таксѣ. Многочисленные торговые ряды и базары, индусскіе и китайскіе храмы, къ сожалѣнію, современной, довольно безвкусной, архитектуры, толпа менѣе красочная, чѣмъ въ Коломбо, но въ достаточной степени типичная и крикливая, флотиліи китайскихъ джонокъ и мелкихъ малайскихъ шлюпокъ, тѣснящихся возлѣ набережныхъ, придаютъ Сингапуру своеобразный колоритъ.

Прогулка на холмъ „Букитъ Тимахъ“, возвышающійся на 519 фут. надъ уровнемъ моря, вознаграждается восхитительнымъ видомъ. Можно также побывать въ „Танжонгъ Катонгѣ“ (Sea Vew Hotel) и наконецъ въ „Джохорѣ“, гдѣ находится дворецъ султана „Истана“, мечеть и китайское „Монте Карло“.

Въ Сингапурѣ вѣчное лѣто и парная жара охлаждается лишь тропическими ливнями. Температура воздуха колеблется днемъ между $25{,}5^0$ и $21{,}5^0$ R и понижается ночью всего на $2{,}5^0$ R.

## Соединенные Малайскіе Штаты.

Путешествіе по Малайскому полуострову, еще не такъ давно сопряженное съ преодолѣніемъ невѣроятныхъ трудностей и рискомъ, вслѣдствіе бездорожья, пиратовъ, разбойниковъ и смертельныхъ лихорадокъ, въ настоящее время, благодаря проведенію 500 миль желѣзнодорожныхъ путей и 2000 миль шоссейныхъ дорогъ, культурному вліянію англійскаго закона и систематической борьбѣ съ москитомъ, распространителемъ малярій, совершается съ полнымъ комфортомъ и безопасностью. Конечно, нѣкоторыя мѣры предосторожности обязательны. Рекомендуется передъ сномъ подробно осмотрѣть протягиваемую надъ кроватью москитную сѣтку, наблюдая, чтобы въ ней не было отверстія или притаившихся москитовъ, подоткнуть края сѣтки подъ матрацъ, а также принимать ежедневно отъ 5 до 15 гранъ хины, увеличивая дозу въ тѣхъ случаяхъ, когда будутъ обнаружены на тѣлѣ укусы москитовъ. Необходимо тоже воздерживаться отъ овощей и питьевой воды и не увлекаться чрезмѣрно мѣстнымъ прянымъ кушаньемъ „кери“, если въ его составъ входитъ рыба или креветки.

Черезъ Малайскіе Штаты Перакъ, Селангоръ, Негри, Сембилакъ и Пакангъ проходитъ желѣзная дорога, идущая изъ Сингапура въ Пенангъ, остальные Штаты лежатъ внѣ пути слѣдованія и посѣщеніе ихъ болѣе затруднительно. Для выполненія этого маршрута достаточно двухъ сутокъ, для подробнаго же осмотра

лежащихъ по пути городовъ и интересныхъ мѣстъ, необходимо около двухъ недѣль времени.

## ПЕНАНГЪ.

Указанное путешествіе по Малайскому полуострову можно сдѣлать также, выѣхавъ изъ Пенанга. Пенангъ необыкновенно красивый портъ, расположенный на островѣ, отдѣленномъ отъ материка проливчикомъ. Пароходы Добровольнаго Флота заходятъ сюда, обыкновенно, слѣдуя изъ Владивостока въ Одессу. Переѣздъ черезъ проливъ, въ 2½ мили шириной, къ желѣзнодорожной станціи на материкъ дѣлается на паровомъ катерѣ въ полчаса. Желѣзнодорожные билеты до любой станціи берутся на вокзалѣ пристани въ Пенангѣ, гдѣ сдается и багажъ. Носильщикамъ платить здѣсь не полагается.

**Отели:** „Eastern and Oriental“, „Sea Vew“, „Hotel de l'Europe“, „Crag“.

Монетная единица Соединенныхъ Малайскихъ Штатовъ — долларъ = около 1 р. 11 коп.

## ГОНГЪ-КОНГЪ.

Оставивъ Сингапуръ, пароходы Добровольнаго Флота слѣдуютъ Китайскимъ моремъ и на седьмыя сутки входятъ въ проливъ, отдѣляющій островъ Гонгъ-Конгъ отъ полуострова Коулуна. Проливъ этотъ образуетъ одну изъ лучшихъ гаваней міра, глубокую, хорошо защищенную горами и имѣющую два входа. Съ одной стороны гавани по склонамъ гористаго острова Гонгъ-Конга построился террассами городъ, называемый оффиціально „Викторія Сити“, съ другой—на полуостровѣ Коулунѣ находится станція Кантонской ж. д. и разростается пригородъ. Частью Гонгъ-Конга является и плавучій городъ, состоящій изъ тысячъ ютящихся вдоль пристаней порта джонокъ и сампуней, на которыхъ постоянно живетъ свыше шестидесяти тысячъ китайцевъ. Общее же населеніе города превосходитъ полмилліона европейцевъ, американцевъ, индусовъ и китайцевъ.

Благодаря искусственнымъ посадкамъ хвойныхъ деревьевъ и устройству цѣлой системы громадныхъ водохранилищъ съ фильтрами, страшный бичъ тропиковъ—малярія почти совсѣмъ исчезла изъ Гонгъ-Конга. Обязательная гостья скученнаго китайскаго города — чума не страшна для европецевъ. За послѣднія 10 лѣтъ въ Гонгъ-Конгѣ было всего три случая зараженія европейцевъ чумою.

Средняя температура самаго холоднаго мѣсяца Февраля — 11,5° R, а самаго жаркаго, Іюля — 24° R. Тайфуннымъ временемъ, несущимъ съ собою прохладу, можно считать періодъ съ Іюня по Декабрь.

Прибывшіе въ Гонгъ - Конгъ путешественники, перебравшись на шлюпкѣ (сампунь) къ пристани Викторія Сити „Black Pier", выходятъ на облицованную гранитомъ набережную центральной части города. Здѣсь центральная почта, громадный домъ „Hotel Mansion", гдѣ находится агентство Добровольнаго Флота и многоэтажные дома, занятые конторами и европейскими магазинами.



Гонгъ-Конгъ. Агентство Добровольнаго Флота.

Отъ пристани „Ferry" города Викторіи днемъ каждыя 10 минутъ (отъ 6 утра до 8 веч.), а ночью каждыя 15 минутъ (съ 8 ч. веч. до 12 ч. ночи), отходятъ пароходики съ платой по 15 центовъ за перевозъ черезъ бухту въ Коулунъ.

Въ городѣ „Викторія" и поселеніи Коулунъ множество гостиницъ, изъ нихъ можно рекомендовать слѣдующія: „Hong Kong Hotel" самая дорогая и лучшая, „King Edward Hotel" нѣсколько дешевле предыдущей, „Astor Hause" вполнѣ приличная, недоро-

гая съ хорошимъ столомъ, „Peak Hotel“, расположенная на вершинѣ „Пика Викторія“, на высотѣ 1768 фут. надъ уровнемъ моря, откуда открывается въ ясную погоду чарующій видъ на городъ и море, усѣянное островами. На „Викторія Пикъ“ ведетъ подъемная канатная ж. д. Въ Коулунѣ имѣется „Station Hotel“ — недорогая семейная гостиница. Въ гостиницахъ Гонгъ-Конга цѣна за комнату съ полнымъ пансіономъ колеблется между 5 и 8 долларами.

Гонгъ-Конгъ — громадный складъ издѣлій Китая, Индо-Китая, Сіама и Японіи. Давая треть запрашиваемой въ магазинѣ цѣны, можно пріобрѣсти любую вещь сравнительно дешево.



Гонгъ-Конгъ. Резервуары съ водой, питающіе городъ.

Пассажирамъ, обладающимъ средствами и не имѣющимъ времени для того, чтобы ходить изъ магазина въ магазинъ, рекомендуются магазины музеи: Komor and Komor (Alexandra Building, des Voeux Road) „Lack Hing“ (№ 33 Queen's Road), въ которыхъ почти нельзя торговаться, и гдѣ товаръ хорошаго качества.

Изъ вечернихъ развлеченій въ Гонгъ-Конгѣ стоитъ заглянуть въ китайскій театръ. Кромѣ того, къ услугамъ пассажировъ два кинематографа и европейскій театръ.

Гонгъ-Конгъ — городъ сравнительно молодой. Въ немъ нѣтъ памятниковъ старины, но за то онъ является образцомъ того,

что могутъ сдѣлать изъ дикаго, скалистаго острова англійская культура и упорный трудъ въ теченіе всего нѣсколькихъ десятилѣтій. Зайдите въ городской садъ, пройдитесь по многочисленнымъ, прекрасно шоссированнымъ, обсаженнымъ деревьями, дорогамъ, которыми изрѣзаны всѣ склоны горы, осмотрите титаническіе водяные резервуары, доки „Тайку" и три большихъ Мортоновскихъ эллинга, вырубленныхъ въ скалѣ, и вы поразитесь благоустройствомъ Гонгъ-Конгской колоніи. Прогулка вечеромъ на имперіалѣ электрическаго трамвая позволяетъ сквозь освѣщенныя окна вторыхъ этажей наблюдать домашнюю жизнь китайцевъ и упорный трудъ желтолицыхъ кустарей. Переѣхавъ на Коулунъ, можно взять рикшу и посмотрѣть сельскую жизнь ки-



Типичная улица въ Гонгъ-Конгѣ.

тайцевъ, ихъ игрушечные огороды, рисовыя поля и дома, покрытые черепицей. Вездѣ высятся скалы затѣйливыхъ (формъ, засаженныя для оздоровленія мѣстности хвойнымъ лѣсомъ, каждое поле орошается водопроводомъ.

Плата за дженерикшей I класса въ городѣ Викторія и окрестностяхъ за часъ 20 центовъ. Рикши не могутъ подниматься въ гору выше „Robinson road", гдѣ рикшу замѣняютъ паланкины, которымъ платятъ по таксѣ за часъ 25 центовъ за двухъ носиль-

щиковъ, и 60 центовъ за четырехъ носильщиковъ. Автомобили стоятъ отъ 5 — 8 долларовъ въ часъ по соглашенію. Такса для шлюпокъ „сампуней“, днемъ за часъ или часть часа съ двумя пассажирами 40 цент., за каждаго лишняго пассажира добавляется по 10 цент. Въ ночное время добавляется по 10 центовъ за каждаго пассажира.

Монетная единица въ Гонгъ - Конгѣ — долларъ, имѣющій сто центовъ. Долларъ по курсу колеблется отъ 94 до 97 коп. При размѣнѣ денегъ слѣдуетъ принимать только слѣдующія ассигнаціи: „Hong Kong and Shangai Banking Corporation“, „Chartered



Гонгъ-Конгъ. Вершина Пика.

Bank of India, Australia and China“ и „Mercantil Bank of India“. Серебряные доллары слѣдуетъ принимать только гонгконгской чеканки съ аллегорической фигурой Великобританіи или портретомъ короля на лицевой сторонѣ, или мексиканскіе съ фригійской шапкой.

Только вышеперечисленныя ассигнаціи и серебро имѣютъ полную цѣну и принимаются вездѣ безъ учета. Размѣнное серебро въ монетахъ стоимостью въ 50, 20, 10 и 5 центовъ слѣдуетъ принимать только гонгконгское съ портретомъ короля и надписью „Hong Kong“. За серебряный или бумажный долларъ многочисленные китайскіе мѣнялы даютъ, смотря по курсу даннаго дня, отъ 105 до 109 центовъ мелкой монетой. Поэтому, сходя на берегъ, выгодно намѣнять сразу на нѣсколько долларовъ мелочи

и при всѣхъ покупкахъ, цѣною менѣе доллара, платить мелочью, а не мѣнять деньги въ магазинахъ. При покупкахъ или платежахъ въ нѣсколько долларовъ необходимо наблюдать, чтобы сдачу давали мелочью только въ предѣлахъ дробныхъ частей одного доллара, полные же доллары слѣдуетъ требовать или серебряными долларами или бумажными вышеперечисленныхъ банковъ. Не слѣдуетъ также принимать продырявленную и затѣмъ заклепанную монету и особенно монету китайской чеканки съ дракономъ. Китайская монета значительно дешевле гонгконг-



Кантонъ. Храмъ 500 геніевъ.

ской и въ офиціальныхъ и общественныхъ учрежденіяхъ совершенно не принимается.

Въ столицу Южнаго Китая — **Кантонъ**, находящуюся въ разстояніи 90 миль отъ Гонгъ-Конга, можно проѣхать либо въ поѣздѣ (4 поѣзда въ день), либо на одномъ изъ рѣчныхъ пароходовъ (8 рейсовъ въ день). Поѣздка роскошнымъ рѣчнымъ пароходомъ по рѣкѣ Си-Кіангу, обставленная всѣми удобствами, среди гористыхъ береговъ, островковъ и нѣжно-зеленыхъ рисовыхъ полей, конечно пріятнѣе однообразнаго желѣзнодорожнаго пути.

Множество храмовъ, пагодъ, городскія стѣны съ 12 воротами, водяной колоколъ, Городъ Мертвыхъ и въ особенности базары

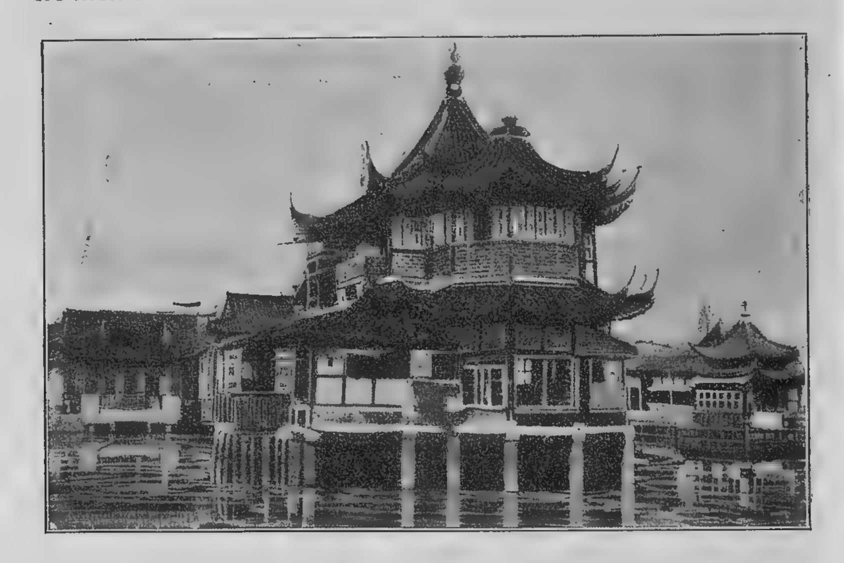
и узкія улицы, кишащія толпой, даютъ яркое представленіе о жизни стараго Китая. Для осмотра Кантона лучше всего взять проводника въ единственномъ отелѣ „Victoria“ или на пароходѣ.

Дважды въ день (въ 8 ч. утра и 2 ч. дня) изъ Гонгъ-Конга отходятъ пароходы въ **Макао** (разстояніе 40 миль). Старинныя постройки бывшей португальской колоніи, сохранившіяся здѣсь въ неприкосновенности, переносятъ путешественника въ начало семнадцатаго вѣка. Множество игорныхъ домовъ составляютъ и теперь главную статью дохода Макао.

Здѣсь всего двѣ хорошія гостиницы „Boa Vista“ и „Macao Hotel“.

## ШАНХАЙ.

Городъ Шанхай посѣщается регулярно пароходами Добровольнаго Флота Экспрессной линіи. Въ этотъ портъ заходятъ также и направляющіеся изъ Владивостока въ Одессу пароходы Восточной линіи.



Шанхай. Чайный домикъ.

Шанхай, расположенный въ двѣнадцати миляхъ отъ устья рѣкъ Янцекіанга и Вангпу, на наносномъ полуостровѣ, образовавшемся при впаденіи въ Вангпу притока Сишоу, состоитъ изъ европейскихъ концессій, англійской и французской, изъ большого, благоустроеннаго, космополитическаго города, занимающаго свыше восьми квадратныхъ миль, и стараго китайскаго, Шанхая, окруженнаго стѣной съ семью воротами.

Вдоль улицъ европейскаго города, замѣчательно чистыхъ обсаженныхъ деревьями, хорошо освѣщенныхъ и шоссированныхъ, тянутся многоэтажныя строенія торговыхъ, правительственныхъ и общественныхъ учрежденій. Здѣсь группируются клубы, школы, театры, библіотеки и гостиницы: „Astor Hause“, „Central Hotel“, „Belle vue Hotel“ и другія. У набережной имѣется маленькій паркъ, гдѣ много памятниковъ.

Послѣ пяти часовъ вечера, когда спадетъ дневной жаръ, улицы наполняются элегантными экипажами и нарядной публикой.

Климатъ Шанхая въ общемъ здоровый. Средняя годовая температура около $+ 12^0$ R.

Туземный городъ очень интересенъ для наблюденія жизни и обычаевъ китайцевъ. Нельзя не зайти въ магазины шелковыхъ вышивокъ и рѣдкостныхъ издѣлій китайскихъ кустарей.

Сообщеніе со всѣми частями европейскаго и китайскаго города весьма удобно на трамваяхъ, съ платой въ 5 центовъ за конецъ въ любомъ направленіи, а также на одноколесныхъ тележкахъ, везомыхъ китайцами, съ платой въ 1 центъ за обыкновенный конецъ въ 2 мили.

Монетныя единицы — таэль = около 1 р. 15 к. и мексиканскій долларъ — около 1 р. 05 к.



„Джонки“ (Китайскія парусныя суда).

## ХАНЬКОУ.

Ханькоу расположенъ въ разстояніи 600 миль отъ Шанхая на рѣкѣ Янцекіангѣ, при впаденіи въ нее притока Ханъ. Пароходы Добровольнаго Флота, совершающіе рейсы между Одессой

и Владивостокомъ, заходятъ въ Ханькоу, направляясь изъ Владивостока, только два раза въ годъ за грузомъ чая въ серединѣ мая и іюня. Экспрессные пароходы Добровольнаго Флота заходятъ въ Ханькоу до шести разъ въ лѣто. Пассажирамъ для



Китайскій способъ ношенія дѣтей.

поѣздки изъ Шанхая въ глубь страны слѣдуетъ проѣхать пароходомъ по рѣкѣ Янцекіангу до Ханькоу и отсюда ѣхать дальше желѣзной дорогой. Ханькоу состоитъ изъ благоустроенныхъ евро-

пейскихъ концессій русской, германской и англійской и туземнаго города, какъ и всѣ китайскіе города, состоящаго изъ скученныхъ построекъ и невѣроятно узкихъ улицъ. Въ европейской части города высятся: очень красивая православная церковь, католическій костелъ и протестантская кирка. Здѣсь же находятся зданія русскихъ заводовъ кирпичнаго чая, агентство Добровольнаго Флота, консульства, клубъ, всевозможныя конторы, магазины и гостиницы.

## НАГАСАКИ.

Въ Нагасаки пароходы Добровольнаго Флота, какъ Восточной, такъ и Экспрессной линій, заходятъ обязательно. Городъ,



Видъ въ окрестностяхъ Нагасаки.

раскинувшійся въ юго-западной части острова Кіу-Сіу, на берегу бухты, окруженной со всѣхъ сторонъ горами, покрытыми причудливою зеленью, производитъ чарующее впечатлѣніе. Въ 1570 году Японское Правительство впервые разрѣшило испанскимъ и португальскимъ купцамъ открыть торговлю въ Нагасаки. Еще не такъ давно въ Нагасаки приходила на зимнюю практику наша эскадра изъ Владивостока и эскадры другихъ націй.

Теперь Нагасаки потерялъ отчасти свое значеніе какъ портъ, уступивъ первенство Кобе и Іокогамѣ, но за то въ этомъ живописномъ городѣ и его поэтическихъ окрестностяхъ сохранилась своеобразная прелесть уклада жизни старой, не вполнѣ европеизированной Японіи, привлекающая сюда массу туристовъ.

Съѣхавъ съ парохода на берегъ на паровомъ катерѣ агентства, пассажиры попадаютъ на набережную, окаймляющую бухту. Здѣсь находятся особняки европейцевъ—резидентовъ и Агентство Добровольнаго Флота; немного выше,—русское консульство и гостиницы: „Japan Hotel", „Belle vue Hotel", „Cliff House", съ средней



Нагасаки. Агентство Добровольнаго Флота.

платой за полный пансіонъ отъ 3—6 іенъ. Съ другой стороны набережной—портовые склады и таможня. За ними расположена японская центральная часть города. Здѣсь выстроились карточные дома и лавки съ висячими вывѣсками и бумажными фонарями; по узкимъ улицамъ толпа японцевъ и японокъ въ разноцвѣтныхъ кимоно выстукиваетъ дробь своими деревянными сапогами.

Пассажирскій багажъ доставляется пассажирами на японскихъ шлюпкахъ въ отдѣленіе таможни для досмотра. Каждому пасса-

жиру разрѣшается къ безпошлиному ввозу 100 шт. папиросъ и 50 шт. сигаръ.

Нагасаки — праздникъ для любителя „японщины". Особенно хороши здѣсь издѣлія изъ черепахи. Лучшіе магазины въ городѣ Хондая, Іезаки, Футайеда, Имамура, Коранша, Сато и Дайміо.

Лучшіе японскіе рестораны: Кайотей, Гомепканъ и Окзура.

Въ Нагасаки необходимо посмотрѣть рыбный базаръ, Осува паркъ, съ его стариннымъ храмомъ и музеемъ японскихъ издѣлій, и, сѣвъ на рикшу, проѣхать за городъ на „Русское Кладбище" расположенное въ паркѣ Инаса, къ водохранилищу и въ Моги, мѣстечко у берега моря, къ которому ведетъ изъ Нагасаки очаровательная дорога, сначала поднимающаяся въ гору, а затѣмъ извилисто спускающаяся внизъ среди рисовыхъ полей, посадокъ, бамбука и японскихъ домиковъ, окруженныхъ садами. Особенно красиво здѣсь весной, когда цвѣтутъ вишни.

Климатъ Нагасаки умѣренный и здоровый.

Такса Японскихъ шлюпокъ (фуне) съ парохода на берегъ или обратно 20 сенъ съ одного лица, а затѣмъ по 10 сенъ за каждаго добавочнаго пассажира.

Такса дженерикшъ: въ часъ 20—30 сенъ, за ½ дня (6 час.) 60—80 сенъ, и за день (12 час.) отъ 1 іены до 1.20, при чемъ при поѣздкахъ за городъ платятъ по условію.

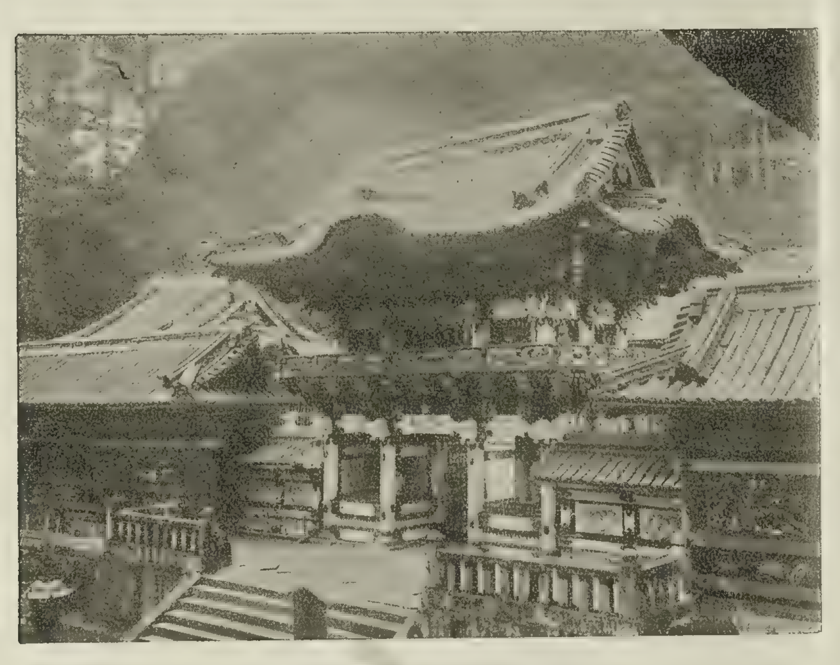
За поѣздку въ **Моги** на рикшѣ съ двумя возчиками уплачивается 2 іены.

Одна іена стоитъ около 98 коп.; въ іенѣ сто сенъ.

Въ сравнительно недалекомъ разстояніи отъ Нагасаки имѣются мѣста, какъ **Обама** и **Унзенъ**, которыя славятся своими цѣлебными сѣрными и желѣзными горячими источниками. Обама расположена на берегу залива Симабара, а Унзенъ въ горахъ на высотѣ 2.550 футъ надъ уровнемъ моря. Въ лѣтнее время масса публики пріѣзжаетъ сюда изъ Шанхая, Гонгъ-Конга и Сибири для леченія ваннами ревматизма и другихъ болѣзней. Всѣ справки для туристовъ и пассажировъ можно получать въ Агентствѣ Добровольнаго Флота Сагаримацу № 50) и въ „Бюро Туристовъ" (Оура № 4).



Статуя Будды (Дайбутсу) въ Камакура близь Токіо.



Храмъ въ Никко близь Токіо.

# ПО ЯПОНІИ.

Изъ Нагасаки имѣется двѣ возможности попасть въ **Кобе**, находящійся на островѣ Нипонъ; доѣхавъ по желѣзной дорогѣ до Моджи, пароходикомъ черезъ Симоносекскій проливъ въ Симоносеки и затѣмъ желѣзной дорогой въ Кобе, или же, взявши пароходный билетъ въ Нагасаки, проѣхать моремъ вокругъ острова Кіу Сіу къ Симоносекскому проливу и затѣмъ на томъ же пароходѣ сдѣлать переходъ до Кобе Японскимъ Средиземнымъ моремъ. Морской путь, длящійся немного больше желѣзнодорожнаго, значи-



Улица въ Іокогамѣ.

тельно пріятнѣе. Изъ Кобе маршрутъ для туриста ведетъ въ Кіото, Нара, Іокогаму, Токіо, Никко и заканчивается въ Цуругѣ.

Для осмотра необыкновенно интересныхъ древнихъ дворцовъ **Кіото**, а также дворца въ **Токіо** необходимо выхлопотать разрѣшеніе Японскаго Правительства, черезъ Россійское Посольство въ Токіо. Содѣйствіе къ полученію означенаго разрѣшенія можно заблаговременно исходатайствовать у Генеральнаго Консула въ Нагасаки.

# ЦУРУГА.

Поѣзда желѣзной дороги изъ Кіото, Іокогамы и Кобе подходятъ въ Цуругѣ къ пристани, откуда паровой катеръ агентства перевозитъ пассажировъ на экспрессные пароходы Добровольнаго Флота съ пристани и обратно. Цуруга очень древній городъ, расположенный на западномъ побережьѣ острова Нипонъ, въ живописной бухтѣ Ваказа, особенно интересный для туристовъ, ѣдущихъ изъ Владивостока, которые не видѣли еще Японіи. Въ городѣ стоитъ посмотрѣть буддійскіе храмы Кэби и Канагасаки и



Цуруга.

храмъ Фужишима, находящійся въ окрестностяхъ на вершинѣ горы Азуба, откуда открывается рѣдкостный видъ.

**Гостиница** „Tsuruga Hotel", цѣны, какъ и во всѣхъ городахъ Японіи, отъ 5—8 іенъ въ сутки.

Немедленно по прибытіи парохода изъ Владивостока, японская полиція отбираетъ у пассажировъ заграничные паспорта (русскимъ можно брать паспорта и во Владивостокскомъ Губернскомъ Правленіи).

На пристани таможенные чиновники японцы быстро и безъ особыхъ формальностей досматриваютъ багажъ.

Конные экипажи во всей Японіи большая роскошь, и имѣются далеко не въ каждомъ городѣ, стоятъ отъ шести до десяти іенъ въ часъ и съ успѣхомъ замѣнены дженерикшами или курума'ями.

Несмотря на близость Владивостока, климатъ Цуруги рѣзко отличается отъ владивостокскаго. Въ Цуругѣ климатъ влажный, дождливый, зимою морозовъ нѣтъ и изрѣдка выпадающій снѣгъ быстро таетъ.



Цуруга. Храмъ Цунога Шинто.

---



Пагода въ Никко.

# ВЛАДИВОСТОКЪ [1]).

Владивостокъ, расположенный на волнистыхъ холмахъ, окружающихъ бухту Золотой Рогъ, является конечнымъ портомъ для всѣхъ линій Добровольнаго Флота. Пароходы останавливаются у пристани Добровольнаго Флота, возлѣ которой находятся Управленіе и склады Добровольнаго Флота, таможня и вокзалъ Сибирской



Владивостокъ. Управленіе дѣлами Добровольнаго флота на Дальнемъ Востокѣ.

желѣзной дороги. Таможенный досмотръ производится на пароходѣ немедленно по прибытіи его во Владивостокъ. Поднявшись отъ пристани немного въ гору, пассажиры попадаютъ на главную

[1]) Описаніе Владивостока составлено частью по даннымъ *„Сибирскаго Торг.-Пром. Ежегодника“* на 1914—1915 г.г.

улицу Владивостока „Свѣтланскую“, вдоль которой проходитъ трамвай и находятся лучшіе магазины, рестораны, кофейни и правительственныя учрежденія.

Во Владивостокѣ насчитывается около 100.000 жителей обоего пола, болѣе 5 тыс. зданій (около 1.500 каменныхъ), 9 православныхъ храмовъ, одна лютеранская кирка, одинъ католическій костелъ, одна еврейская синагога и три кумирни: японская, корейская и китайская. Въ городѣ (въ порту) одинъ сухой докъ и три плавучихъ; кромѣ того: ледоколъ, плавучій подъемный кранъ, расчитанный на поднятіе до 65.000 пудовъ и складочныя помѣщенія приблизительно на 1½ милліона пудовъ. Имѣются памятники адмираламъ Завойко и Невельскому (на Свѣтланской ул.), Пушкинскій Народный Домъ, Музей Общества изученія Амурскаго края, театры, сады, электрическое освѣщеніе, трамвай, биржа, Пастеровская станція, Яхтъ-Клубъ и четыре собранія: военное, морское, общественное и приказчичье; выходитъ болѣе 10 газетъ и журналовъ; функціонируетъ масса разныхъ—ученыхъ, благотворительныхъ и спортивныхъ обществъ, какъ-то: Отдѣленіе Императорскаго Русскаго Техническаго Общества, Общество народныхъ чтеній. Общество изящныхъ искусствъ, Юридическое Общество, Общество изученія Амурскаго Края (оно же служитъ отдѣленіемъ Приамурскаго Отдѣла Императорскаго Русскаго Географическаго Общества) и т. д. Учебныя заведенія: Восточный Институтъ, мужская и двѣ женскихъ гимназіи (одна—городская имени Наслѣдника Цесаревича), мореходные классы, коммерческое училище, прогимназія (частная) и много другихъ. Имѣется нѣсколько библіотекъ, болѣе 20-ти лечебныхъ заведеній, въ томъ числѣ лазареты морского и военнаго вѣдомствъ.

Уличная жизнь Владивостока представляетъ собою смѣсь Европы и Азіи, благодаря космополитическому составу жителей—русскихъ, китайцевъ, японцевъ, корейцевъ и выходцевъ Кавказа. Вечернія развлеченія ограничиваются кинематографами и театрами, въ которыхъ играютъ, далеко не постоянно, пріѣзжія труппы.

Изъ гостиницъ можно назвать: „Московское подворье“, „Золотой Рогъ“, „Отель Централь“, „Эрмитажъ“, „Версаль“, „Грандъ-Отель“, и мн. др. Цѣны въ гостиницахъ Петроградскія—отъ 2 руб. въ сутки за номеръ. Такса извозчикамъ: за конецъ въ одной части города—20 коп., конецъ изъ одной половины города въ другую—40 коп., по часамъ—1 р. въ часъ; ночью (съ 9 час. вечера) вдвое.

Климатъ Владивостока, въ общемъ здоровый, подверженъ въ зависимости отъ времени года, сильнымъ перемѣнамъ. Весна и первая половина лѣта прохладны, идутъ дожди, сопровождающіеся туманами, затѣмъ вторая половина лѣта очень жаркая, при безоблачномъ небѣ; очаровательная осень смѣняется суровой, благодаря сильнымъ вѣтрамъ, зимой.

## НИКОЛАЕВСКЪ НА АМУРѢ [1]).

Г. Николаевскъ, конечный пунктъ линіи Татарскаго пролива, расположенный при устьѣ р. Амура, является однимъ изъ крупнѣйшихъ торговыхъ центровъ русскаго Дальняго Востока; его значеніе обусловливается развитіемъ рыбопромышленности и золотопромышленности въ раіонѣ Амурскаго бассейна, привлекающимъ къ Николаевску предпринимателей и капиталы.

Жителей, включая и пріѣзжихъ, въ городѣ можно считать не менѣе 15 тысячъ человѣкъ, изъ коихъ около 10 т. русскихъ; часть населенія занимается рыболовствомъ,—промысломъ, мало уступающимъ даже работамъ на золотыхъ пріискахъ, въ смыслѣ доставленія заработка населенію. Въ городѣ имѣются 2 церкви, еврейскій молитвенный домъ, больница, лепрозорій для прокаженныхъ, коимъ вѣдаетъ особый комитетъ, метеорологическая станція, два Собранія: Общественное и Военное (оба съ театральными залами), Народный Домъ, Публичная Библіотека, нѣсколько обществъ и кружковъ. Учебныя заведенія: реальное училище, женская Гимназія, 6 городскихъ училищъ, 2 церковно-приходскія школы; издаются двѣ газеты: „Амурскій Лиманъ" и „Восточное Поморье"; есть два электро-театра. Городъ имѣетъ свою электрическую станцію; устраивается телефонная сѣть. Въ городѣ находятся: управленіе Приморскаго горнаго округа, золотосплавочная лабораторія, инспекція народныхъ училищъ Сахалинской области и Удскаго уѣзда, таможня, японское консульство и другія административныя и общественныя учрежденія.

## ПЕТРОПАВЛОВСКЪ [1]).

Петропавловскъ—областной городъ Камчатской области, основанный Берингомъ въ 1740 году—расположенъ въ сѣверо-восточной части Авачинской губы.

Знаменитая Авачинская губа, представляя изъ себя большое котлообразное вмѣстилище, отъ природы одаренное всѣми удобствами для якорной стоянки судовъ, вмѣщаетъ въ себѣ еще нѣсколько мелкихъ бухточекъ, изъ которыхъ особаго вниманія заслуживаютъ—Тарьинская, Раковая и Петропавловская (Малая Авача или „Ковшъ").

Малая Авача отдѣляется отъ Большой продолговатымъ гористымъ мысомъ, вытянувшимся съ сѣвера на югъ, почти параллельно берегу и состоящимъ изъ двухъ продольныхъ горъ—Никольской и Сигнальной, которыя вмѣстѣ съ береговыми возвышен-

[1]) Составлено по *„Сиб. Тор.-Пром. Ежегодн."* на 1914—1915 г.г.

ностями (Петровской, Мишенной и др.) дѣлаютъ этотъ уголокъ малодоступнымъ не только для вѣтра, но даже и для военныхъ дѣйствій со стороны непріятеля, что и подтвердилось во время осады Петропавловска англо-французской эскадрой въ 1854 году. Въ довершеніе всѣхъ требованій для безопасной стоянки, Малая Авача раздѣляется песчаною „кошкою", словно природнымъ моломъ, на два рейда: внѣшній, прикрываемый Сигнальной горой, и внутренній (Петропавловскій портъ), представляющій изъ себя небольшой до 250 саж. въ поперечникѣ ковшъ, удобный для стоянки среднихъ морскихъ судовъ, и соединяющійся съ внѣшней частью глубокимъ проходомъ саженей въ 30 шириною. Кромѣ указанныхъ преимуществъ, Авачинская бухта обладаетъ еще однимъ цѣннымъ морскимъ качествомъ, она не замерзаетъ въ теченіе 9 мѣсяцевъ, а при наличіи небольшого ледокола и круглый годъ.



Видъ г. Петропавловска.

Въ городѣ нѣсколько сотенъ неприхотливыхъ домиковъ, расположенныхъ на берегу Петропавловской бухты по склонамъ двухъ сходящихся здѣсь горъ: съ правой стороны—Петровской или Березовой и съ лѣвой—Никольской, составляющей начало Сигнальнаго мыса. Раньше, говорятъ, окружающія горы были сплошь покрыты лѣсомъ и городъ представлялся утопающимъ въ зелени, теперь же береговыя возвышенности покрыты только травой и жалкимъ низкорослымъ кустарникомъ — ольховникомъ, кедровникомъ и пр. Исключеніе составляютъ возвышенности Сигнальнаго мыса, гдѣ столѣтній березовый лѣсъ представляетъ собою заповѣдную рощу, тщательно оберегаемую жителями и

администраціей, въ память доблестныхъ героевъ, обагрившихъ своей кровью эти мѣста во время обороны Петропавловска въ 1854 году.

Населеніе города къ 1 Января 1913 года составляло до 1.000 душъ обоего пола (60% мужч. и 40% жен.), увеличиваясь лѣтомъ до 1.500 и болѣе, ввиду временнаго пребыванія разнаго рода торговцевъ, промышленниковъ, рабочихъ и др.

Городъ не лишенъ достопримѣчательностей. На „Кошкѣ", по повелѣнію Императора Александра III, поставленъ *памятникъ* „Слава" въ честь геройской защиты города отъ непріятеля въ 1854 г.; „братская могила", гдѣ погребены, какъ русскіе, такъ и непріятельскіе воины, павшіе при той же защитѣ, здѣсь же поставленъ памятникъ — часовня. На могилѣ водружены три чугунныхъ креста съ надписями на русскомъ, французскомъ и англійскомъ языкахъ, и ежегодно 24 августа, съ особой торжественностью, служится панихида по воинамъ, на брани убіеннымъ; памятникъ Берингу, основателю Петропавловска, поставленный въ соборной оградѣ; памятникъ Лаперузу, погибшему въ Камчатскихъ водахъ; послѣдній находится на узкомъ сѣдлообразномъ перешейкѣ, отдѣляющемъ Никольскую гору отъ Сигнальной, и представляетъ собою гранитную неправильной формы глыбу, окруженную цѣпью съ якоремъ, съ надписью. „Памяти Лаперуза 1787 г.".

Издается газета—„Петропавловскій Листокъ".

Въ городѣ имѣются два деревянныхъ храма; кромѣ того находится лечебница, выстроенная на средства Камчатскаго Торгово-Промышленнаго Общества, и содержится въ настоящее время на казенныя средства; при ней имѣется аптека, пріемный покой на 10 кроватей, ветеринарная лабораторія.

Въ окрестностяхъ города для призрѣнія прокаженныхъ выстроенъ лепрозорій.

Изъ административныхъ учрежденій имѣются—канцелярія губернатора, уѣздное полицейское управленіе и почтовая контора.

Нѣкогда оживленный и предполагавшій занять заслуженное положеніе хорошаго порта на Тихоокеанскомъ побережьѣ, Петропавловскъ снова долженъ возродиться съ общимъ развитіемъ и оживленіемъ Камчатки и послужить украшеніемъ и культурнымъ очагомъ далекой и богатой окраины.

---

# ДЛЯ ЗАМѢТОКЪ.

## ДЛЯ ЗАМѢТОКЪ.

## ДЛЯ ЗАМѢТОКЪ.

# СПРАВОЧНЫЙ ОТДѢЛЪ.

# Календарь стараго стиля на 1915 годъ.

| Д Н И. | ЯНВАРЬ. | ФЕВРАЛЬ. | МАРТЪ. | АПРѢЛЬ. | М А Й. | І Ю Н Ь. | Д Н И. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Воскресен. | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | Воскресен. |
| Понедѣльн. | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 | Понедѣльн. |
| Вторникъ. | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | Вторникъ. |
| Среда. | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 | Среда. |
| Четвергъ. | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | Четвергъ. |
| Пятница. | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | Пятница. |
| Суббота. | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | Суббота. |
| Д Н И. | І Ю Л Ь. | АВГУСТЪ. | СЕНТЯБРЬ. | ОКТЯБРЬ. | НОЯБРЬ. | ДЕКАБРЬ. | Д Н И. |
| Воскресен. | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 | 6 13 20 27 | Воскресен. |
| Понедѣльн. | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | 7 14 21 28 | Понедѣльн. |
| Вторникъ. | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 | 1 8 15 22 29 | Вторникъ. |
| Среда. | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | 2 9 16 23 30 | Среда. |
| Четвергъ. | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | 3 10 17 24 31 | Четвергъ. |
| Пятница. | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 4 11 18 25 | Пятница. |
| Суббота. | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 5 12 19 26 | Суббота. |

# Календарь новаго стиля на 1915 годъ.

| Д Н И. | ЯНВАРЬ. | ФЕВРАЛЬ. | МАРТЪ. | АПРѢЛЬ. | М А Й. | I Ю Н Ь. | Д Н И. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Воскресен. | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | Воскресен. |
| Понедѣльн. | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | Понедѣльн. |
| Вторникъ. | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 | Вторникъ. |
| Среда. | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | Среда. |
| Четвергъ. | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 | Четвергъ. |
| Пятница. | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | Пятница. |
| Суббота. | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | Суббота. |

| Д Н И. | I Ю Л Ь. | АВГУСТЪ. | СЕНТЯБРЬ. | ОКТЯБРЬ. | НОЯБРЬ. | ДЕКАБРЬ. | Д Н И. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Воскресен. | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 5 12 19 26 | Воскресен. |
| Понедѣльн. | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 | 6 13 20 27 | Понедѣльн. |
| Вторникъ. | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | 7 14 21 28 | Вторникъ. |
| Среда. | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 | 1 8 15 22 29 | Среда. |
| Четвергъ. | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | 2 9 16 23 30 | Четвергъ. |
| Пятница. | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 3 10 17 24 | 1 8 15 22 29 | 5 12 19 26 | 3 10 17 24 31 | Пятница. |
| Суббота. | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 4 11 18 25 | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 4 11 18 25 | Суббота. |

## Сравнительная таблица времени:

Когда въ Петроградѣ 12 часовъ дня, — въ:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Архангельскѣ | 12 | ч. | 33 | м. | д. |
| Астрахани | — | „ | 11 | „ | „ |
| Асхабадѣ | 1 | „ | 42 | „ | „ |
| Баку | 1 | „ | 18 | „ | „ |
| Батумѣ | 12 | „ | 35 | „ | „ |
| Благовѣщенскѣ | 6 | „ | 29 | „ | в. |
| Варшавѣ | 11 | „ | 23 | „ | у. |
| Вильнѣ | 11 | „ | 40 | „ | „ |
| Владивостокѣ | 6 | „ | 46 | „ | в. |
| Владикавказѣ | 12 | „ | 58 | „ | д. |
| Гельсингфорсѣ | 11 | „ | 40 | „ | у. |
| Екатеринославѣ | 12 | „ | 10 | „ | д. |
| Иркутскѣ | 4 | „ | 56 | „ | в. |
| Казани | 1 | „ | 16 | „ | д. |
| Кіевѣ | 12 | „ | 1 | „ | „ |
| Красноярскѣ | 4 | „ | 10 | „ | в. |
| Кяхтѣ | 5 | „ | 6 | „ | „ |
| Москвѣ | 12 | ч. | 29 | „ | д. |
| Нижнемъ-Новгородѣ | 12 | „ | 56 | „ | д. |
| Николаевскѣ на Амурѣ | 7 | „ | 22 | „ | в. |
| Новокіев. зал. Посьета | 6 | „ | 41 | „ | „ |
| Новороссійскѣ | 12 | „ | 30 | „ | „ |
| Новочеркаскѣ | 12 | „ | 39 | „ | „ |
| Одессѣ | 12 | „ | 2 | „ | „ |
| Омскѣ | 2 | ч. | 52 | м. | в. |
| Петропавловскѣ (Камч.) | 8 | „ | 34 | „ | „ |
| Ригѣ | 11 | „ | 35 | „ | у. |
| Самарѣ | 1 | „ | 19 | „ | д. |
| Сахалинѣ, п. Корсаковскій | 7 | „ | 31 | „ | в. |
| Севастополѣ | 12 | „ | 13 | „ | д. |
| Семипалатинскѣ | 3 | „ | 20 | „ | д. |
| Тифлисѣ | 12 | „ | 58 | „ | „ |
| Томскѣ | 4 | „ | 39 | „ | „ |
| Харбинѣ | 6 | „ | 26 | „ | „ |
| Харьковѣ | 12 | „ | 24 | „ | „ |
| Царицынѣ | 12 | „ | 57 | „ | „ |
| Цицикарѣ | 6 | „ | 14 | „ | в. |
| Челябинскѣ | 2 | „ | 4 | „ | д. |
| Читѣ | 5 | „ | 33 | „ | в. |
| Якутскѣ | 6 | „ | 38 | „ | „ |
| Ярославлѣ | 12 | „ | 38 | „ | „ |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Аденѣ | 12 | ч. | 59 | м. | д. |
| Александріи | 11 | „ | 58 | „ | у. |
| Афинахъ | 11 | „ | 34 | „ | „ |
| Балтиморѣ | 4 | „ | 52 | „ | н. |
| Бомбеѣ | 2 | „ | 50 | „ | д. |
| Бостонѣ | 5 | „ | 15 | „ | н. |
| Гибралтарѣ | 9 | „ | 37 | „ | у. |
| Гонгъ-Конгѣ | 5 | „ | 35 | „ | д. |
| Вашингтонѣ | 4 | „ | 51 | „ | н. |
| Іокогамѣ | 7 | „ | 17 | „ | в. |
| Каирѣ | 12 | „ | 04 | „ | д. |
| Калькуттѣ | 3 | „ | 52 | „ | д. |
| Константинополѣ | 11 | „ | 55 | „ | у. |
| Ливерпулѣ | 9 | „ | 46 | „ | у. |
| Мадрасѣ | 3 | „ | 20 | „ | д. |
| Маниллѣ | 6 | „ | 03 | „ | в. |
| Марселѣ | 10 | „ | 40 | „ | у. |
| Новомъ Орлеанѣ | 3 | „ | 58 | „ | н. |
| Нью-Іоркѣ | 5 | „ | 13 | „ | „ |
| Панамѣ | 4 | „ | 41 | „ | „ |
| Пекинѣ | 5 | „ | 45 | „ | д. |
| Санъ-Франциско | 1 | „ | 49 | „ | н. |
| Сингапурѣ | 4 | „ | 54 | „ | д. |
| Смирнѣ | 11 | „ | 47 | „ | у. |
| Суэцѣ | 12 | „ | 09 | „ | д. |
| Филадельфіи | 4 | „ | 58 | „ | н. |
| Шанхаѣ | 6 | „ | 05 | „ | в. |

## Морскія мѣры длины.

Морская миля=$^{1}/_{60}$ градуса меридіана и варіируетъ отъ 6046 фут. экватора до 6092 фут. широты $60^{0}$.

Морская пробная миля = 6080 футамъ.

Кабельтовъ = $^{1}/_{10}$ морской мили или приблизительно 100 саж.

1 сажень = 6 футамъ; 1 футъ = 12 дюймамъ.

Узелъ = 1 морской милѣ (употребляется какъ измѣреніе скорости въ 1 часъ).

Морская миля = $1^{3}/_{4}$ версты (приблиз.) или 1 верста = 0,576 морской мили.

Длина узла на лаглинѣ = 48 футамъ.

# Основныя русскія и иностранныя мѣры вѣса и объема.

## I. РУССКІЯ.

### 1. Мѣры вѣса.

Пудъ = 40 фунтамъ.
Фунтъ = 32 лотамъ или 96 золотникамъ.

### 2. Мѣры объема тѣлъ или кубическія.

Кубическая сажень = 27 кубическимъ аршинамъ или 343 кубическимъ футамъ.

Кубическій аршинъ = 4096 кубическимъ вершкамъ или 21952 кубическимъ дюймамъ.

Кубическій футъ = 1728 кубическимъ дюймамъ.

### 3. Мѣры объема сыпучихъ веществъ.

Четверть = 2 осьминамъ или 8 четверикамъ.
Осьмина или половина четверти = 4 четверикамъ.
Четверикъ = 8 гарнцамъ.

### 4. Мѣры объема жидкостей.

Ведро = 10 штофамъ.
Штофъ или кружка = 10 чаркамъ.
Винная бутылка = $^1/_{16}$ ведра.
Водочная или пивная бутылка = $^1/_{20}$ ведра или 5 чаркамъ.

## II. МЕТРИЧЕСКІЯ.

### 1. Мѣры вѣса.

Метрическая тонна (tonne métrique) = 1.000 килограммамъ.

Метрическій центнеръ или квинталъ (quintal métrique = 100 килограммамъ.

Килограммъ (kilogramme)=1.000 граммамъ (gramme).

### 2. Мѣры объема тѣлъ или кубическія.

Кубическій метръ (mètre cube) или стеръ (stère) (для измѣренія дровъ) = 1.000 кубическимъ дециметрамъ.

Кубическій дециметръ (décimètre cube) = 1.000 кубическимъ сантиметрамъ (centimètre cube).

### 3) Мѣры объема сыпучихъ веществъ и жидкостей.

Гектолитръ (hectolitre) = 10 декалитрамъ или 100 литрамъ.

Декалитръ (décalitre) = 10 литрамъ.

Литръ (litre) = 10 децилитрамъ.

Децилитръ (décilitre) = 10 сантилитрамъ (centilitre).

## III. АНГЛІЙСКІЯ.

### 1) Мѣры торговаго вѣса.

Англійская тонна (ton) = 20 центнерамъ или 2240 торговымъ фунтамъ [1]).

Центнеръ (hundredweight) = 112 торговымъ фунтамъ [2]) (pound avoirdupois).

---

[1]) Въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, гдѣ приняты великобританскія мѣры, такая тонна, равная 1,0160470 метрической тонны, называется длинною (long ton), но кромѣ нея примѣняется еще короткая тонна (short ton), равная 2.000 англійскимъ торговымъ фунтамъ или 0,90718486 метрической тонны.

[2]) 28 торговыхъ фунтовъ или 1/4 англійскаго центнера имѣетъ законное наименованіе квартера (quarter), а 14 торговыхъ фунтовъ или 1/2 квартера—стона (stone).

2) Мѣры объема тѣлъ или кубическія.

Кубическій ярдъ (cubic yard) = 27 кубическимъ футамъ или 46656 кубическимъ дюймамъ.

Кубическій футъ (cubic foot) = 1728 куб. дюймамъ (cubic inch).

3) Мѣры объема сыпучихъ веществъ и жидкостей.

Квартеръ (quarter) = 8 бушелямъ.
Бушелъ (bushel) = 8 галлонамъ или 4 пекамъ.
Пекъ (peck) = 2 галлонамъ.
Галлонъ (gallon) = 4 квартамъ.
Кварта (quart) = 2 пинтамъ.
Пинта (pint) = 4 джилямъ.

## СРАВНИТЕЛЬНЫЯ ТАБЛИЦЫ РУССКИХЪ, МЕТРИЧЕСКИХЪ и АНГЛІЙСКИХЪ МѢРЪ ВѢСА и ОБЪЕМА.

### I. Мѣры вѣса.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Фунты. | Килограммы. | Центнеры. |
| **Пуды.** 1 пудъ = 40 фунтамъ. | 1 | 40 | 16,380496 | 0,32243579 |
| | 2 | 80 | 32,760992 | 0,66487158 |
| | 3 | 120 | 49,141488 | 0,96730737 |
| | 4 | 160 | 65,521984 | 1,28974316 |
| | 5 | 200 | 81,902480 | 1,61217895 |
| | 6 | 240 | 98,282976 | 1,93461474 |
| | 7 | 280 | 114,663472 | 2,25705053 |
| | 8 | 320 | 131,043968 | 2,57948632 |
| | 9 | 360 | 147,424464 | 2,90192211 |

## Мѣры вѣса.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Пуды. | Килограммы. | Англійск. торговые фунты. |
| **Русскіе фунты.** 1 фунтъ = = 96 золотникамъ. | 1 | 0,025 | 0,40941241 | 0,90282020 |
| | 2 | 0,050 | 0,81902482 | 1,80564040 |
| | 3 | 0,075 | 1,22853723 | 2,70846060 |
| | 4 | 0,100 | 1,63804964 | 3,61128060 |
| | 5 | 0,125 | 2,04756205 | 4,51410100 |
| | 6 | 0,150 | 2,45707446 | 5,41692120 |
| | 7 | 0,175 | 2,86658687 | 6,31974140 |
| | 8 | 0,200 | 3,27809928 | 7,22256160 |
| | 9 | 0,225 | 3,68561169 | 8,12538180 |
| | | Пуды. | Килограммы. | Англійскія тонны. |
| **Метрическія тонны.** 1 тонна = = 1000 килограммамъ. | 1 | 61,048211 | 1000 | 0,98420640 |
| | 2 | 122,096422 | 2000 | 1.96841280 |
| | 3 | 183,144633 | 3000 | 2,95261920 |
| | 4 | 244,192844 | 4000 | 3,93682560 |
| | 5 | 305,241055 | 5000 | 4,92103200 |
| | 6 | 366,289266 | 6000 | 5,90523840 |
| | 7 | 427,337477 | 7000 | 6,88944480 |
| | 8 | 488,385688 | 8000 | 7,87365120 |
| | 9 | 549,433899 | 9000 | 8,85785760 |

## Мѣры вѣса.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Пуды. | Килограммы. | Англійскіе центнеры. |
| **Метрическіе центнеры или квинталы.** 1 квинталъ= =100 килограммамъ. | 1 | 6,1048211 | 100 | 1,9684128 |
| | 2 | 12,2096422 | 200 | 3,9368256 |
| | 3 | 18,3144633 | 300 | 5,9052384 |
| | 4 | 24,4192844 | 400 | 7,8736512 |
| | 5 | 30,5241055 | 500 | 9,8420640 |
| | 6 | 36,6289266 | 600 | 11,8104768 |
| | 7 | 42,7337477 | 700 | 13,7788896 |
| | 8 | 48,8385688 | 800 | 15,7473024 |
| | 9 | 54,9433899 | 900 | 17,7157152 |
| | | Русскіе фунты. | Граммы. | Англійск. торговые фунты. |
| **Килограммы.** 1 килогр. = =1000 граммамъ. | 1 | 2,4419284 | 1000 | 2,2046223 |
| | 2 | 4,8838568 | 2000 | 4,4092446 |
| | 3 | 7,3257852 | 3000 | 6,6138669 |
| | 4 | 9,7677136 | 4000 | 8,8184892 |
| | 5 | 12,2096420 | 5000 | 11,0231115 |
| | 6 | 14,6515704 | 6000 | 13,2277338 |
| | 7 | 17,0934988 | 7000 | 15,4323561 |
| | 8 | 19,5354272 | 8000 | 17,6369784 |
| | 9 | 21,9773556 | 9000 | 19,8416007 |

# Мѣры вѣса.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Пуды. | Метрическія тонны. | Англійск. торговые фунты. |
| **Англійскія тонны.** 1 англійская тонна = 20 центнерамъ. | 1 | 62,027854 | 1,0160470 | 2240 |
| | 2 | 124,055708 | 2,0320940 | 4480 |
| | 3 | 186,083562 | 3,0481410 | 6720 |
| | 4 | 248,111416 | 4,0641880 | 8960 |
| | 5 | 310,139270 | 5,0802350 | 11200 |
| | 6 | 372,167124 | 6,0962820 | 13440 |
| | 7 | 434,194978 | 7,1123290 | 15680 |
| | 8 | 496,222832 | 8,1283760 | 17920 |
| | 9 | 558,250686 | 9,1444230 | 20160 |

| | | Пуды. | Килограммы. | Англійск. торговые фунты. |
|---|---|---|---|---|
| **Англійскіе центнеры.** 1 англійскій центнеръ = =112 англійскимъ торговымъ фунтамъ. | 1 | 3,1013927 | 50,802352 | 112 |
| | 2 | 6,2027852 | 101,604704 | 224 |
| | 3 | 9,3041781 | 152,407056 | 336 |
| | 4 | 12,4055708 | 203,209408 | 448 |
| | 5 | 15.5069635 | 254,011760 | 560 |
| | 6 | 18,6083562 | 304,814112 | 672 |
| | 7 | 21,7097489 | 355,616464 | 784 |
| | 8 | 24,8111416 | 406,418816 | 896 |
| | 9 | 27,9125343 | 457,221168 | 1008 |

## Мѣры вѣса.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Русскіе фунты. | Килограммы. | Англійск. торговыя унціи. |
| **Англійскіе торговые фунты.** | 1 | 1,1076403 | 0,45359243 | 16 |
| | 2 | 2,2152806 | 0,90718486 | 32 |
| 1 Англійскій торговый фунтъ=16 англійскимъ торговымъ унціямъ. | 3 | 3,3229209 | 1,36077729 | 48 |
| | 4 | 4,4305612 | 1,81436972 | 64 |
| | 5 | 5,5382015 | 2,26796215 | 80 |
| | 6 | 6,6458418 | 2,72155458 | 96 |
| | 7 | 7,7534821 | 3,17514701 | 112 |
| | 8 | 8,8611224 | 3,62873944 | 128 |
| | 9 | 9,9687627 | 4,08233187 | 144 |

## II. Мѣры кубическія.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Кубическіе футы. | Кубическіе метры. | Кубическіе ярды. |
| **Кубическія сажени.** | 1 | 343 | 9,71268 | 12,7037 |
| | 2 | 686 | 19,42536 | 25,4074 |
| 1 кубическая сажень=27 кубическимъ аршинамъ. | 3 | 1029 | 29,13804 | 38,1111 |
| | 4 | 1372 | 38,85072 | 50,8148 |
| | 5 | 1715 | 48,56340 | 63,5185 |
| | 6 | 2058 | 58 27608 | 76,2222 |
| | 7 | 2401 | 67,98876 | 88,9259 |
| | 8 | 2744 | 77,70144 | 101,6296 |
| | 9 | 3087 | 87,41412 | 114,3333 |

## Мѣры кубическія.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Кубическіе аршины. | Кубическіе метры | Кубическіе ярды. |
| Русскіе и Англійскіе кубическіе футы. | 1 | 0,0787172 | 0,0283168 | 0,0370370 |
| | 2 | 0,1574344 | 0,0566336 | 0,0740741 |
| | 3 | 0,2361516 | 0,0849504 | 0,1111111 |
| | 4 | 0,3148688 | 0,1132672 | 0,1481481 |
| | 5 | 0,3935860 | 0,1415840 | 0,1851852 |
| | 6 | 0,4723032 | 0,1699008 | 0,2222222 |
| | 7 | 0,5510204 | 0,1982176 | 0,2592593 |
| | 8 | 0,6297376 | 0,2265344 | 0,2962963 |
| | 9 | 0,7084548 | 0,2548512 | 0,3333333 |
| | | Кубическіе аршины. | Кубическіе дециметры. | Кубическіе футы. |
| Кубическіе метры или стеры. 1 кубич. метръ=1000 кубическимъ дециметрамъ. | 1 | 2,77987 | 1000 | 35,3147 |
| | 2 | 5,55974 | 2000 | 70,6294 |
| | 3 | 8,33961 | 3000 | 105,9441 |
| | 4 | 11,11948 | 4000 | 141,2588 |
| | 5 | 13,89935 | 5000 | 176,5735 |
| | 6 | 16,67922 | 6000 | 211,8882 |
| | 7 | 19,45909 | 7000 | 247,2029 |
| | 8 | 22,23896 | 8000 | 282,5176 |
| | 9 | 25,01883 | 9000 | 317,8323 |

## Мѣры кубическія.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Кубическіе аршины. | Кубическіе метры. | Кубическіе дюймы. |
| **Кубическіе ярды.** 1 кубическій ярдъ=27 кубическимъ футамъ. | 1 | 2,12536 | 0,764555 | 46656 |
| | 2 | 4,25072 | 1,529110 | 93312 |
| | 3 | 6,37608 | 2,293665 | 139968 |
| | 4 | 8,50144 | 3,058220 | 186624 |
| | 5 | 10,62680 | 3,822775 | 233280 |
| | 6 | 12,75216 | 4,587330 | 279936 |
| | 7 | 14,87752 | 5,351885 | 326592 |
| | 8 | 17,00288 | 6,116440 | 373248 |
| | 9 | 19,12824 | 6,880995 | 419904 |

## III. Мѣры объема сыпучихъ веществъ.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Четверики. | Гектолитры. | Квартеры. |
| **Четверти.** 1 четверть= =8 четверикамъ. | 1 | 8 | 2,0991 | 0,72148 |
| | 2 | 16 | 4,1982 | 1,44296 |
| | 3 | 24 | 6,2973 | 2,16444 |
| | 4 | 32 | 8,3964 | 2,88592 |
| | 5 | 40 | 10,4955 | 3,60740 |
| | 6 | 48 | 12,5946 | 4,32888 |
| | 7 | 56 | 14,6937 | 5,05036 |
| | 8 | 64 | 16,7928 | 5,67184 |
| | 9 | 72 | 18,8919 | 6,49332 |

## Мѣры объема сыпучихъ веществъ.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Четверики. | Литры. | Бушели. |
| **Гектолитры.** 1 гектолитръ = 100 литрамъ. | 1 | 3,8112 | 100 | 2,7497 |
| | 2 | 7,6224 | 200 | 5,4994 |
| | 3 | 11,4336 | 300 | 8,2491 |
| | 4 | 15,2448 | 400 | 10,9988 |
| | 5 | 19,0560 | 500 | 13,7485 |
| | 6 | 22,8672 | 600 | 16,4982 |
| | 7 | 26,6784 | 700 | 19,2479 |
| | 8 | 30,4896 | 800 | 21,9976 |
| | 9 | 34,3008 | 900 | 24,7473 |
| | | Четверти. | Гектолитры. | Бушели. |
| **Квартеры.** 1 квартеръ = =8 бушелямъ. | 1 | 1,3860 | 2,9094 | 8 |
| | 2 | 2,7720 | 5,8188 | 16 |
| | 3 | 4,1580 | 8,7282 | 24 |
| | 4 | 5,5440 | 11,6376 | 32 |
| | 5 | 6,9300 | 14,5470 | 40 |
| | 6 | 8,3160 | 17,4564 | 48 |
| | 7 | 9,7020 | 20,3658 | 56 |
| | 8 | 11,0880 | 23,2752 | 64 |
| | 9 | 12,4740 | 26,1846 | 72 |

## IV. Мѣры объема жидкостей.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Штофы. | Гектолитры. | Галлоны. |
| | 1 | 10 | 0,12299 | 2,7056 |
| **Ведра.** | 2 | 20 | 0,24598 | 5,4112 |
| 1 ведро = 10 штофамъ. | 3 | 30 | 0,36897 | 8,1168 |
| | 4 | 40 | 0,49196 | 10,8224 |
| | 5 | 50 | 0,61495 | 13,5280 |
| | 6 | 60 | 0,73794 | 16,2336 |
| | 7 | 70 | 0,86093 | 18,9392 |
| | 8 | 80 | 0,98392 | 21,6448 |
| | 9 | 90 | 1,10691 | 24,3504 |
| | | Ведра. | Литры. | Галлоны. |
| | 1 | 8,1305 | 100 | 21,998 |
| | 2 | 16,2610 | 200 | 43,996 |
| **Гектолитры.** | 3 | 24,3915 | 300 | 65,994 |
| 1 гектолитръ = 100 литрамъ. | 4 | 32,5220 | 400 | 87,992 |
| | 5 | 40,6525 | 500 | 109,990 |
| | 6 | 48,7830 | 600 | 131,998 |
| | 7 | 56,9135 | 700 | 153,986 |
| | 8 | 65,0440 | 800 | 175,984 |
| | 9 | 73,1745 | 900 | 197,982 |

## Мѣры объема жидкостей.

| | | Русскія мѣры. | Метрическія мѣры. | Англійскія мѣры. |
|---|---|---|---|---|
| | | Ведра. | Литры. | Кварты. |
| **Галлоны.** 1 галонъ = 4 квартамъ. | 1 | 0,36961 | 4,5460 | 4 |
| | 2 | 0,73922 | 9,0920 | 8 |
| | 3 | 1,10883 | 13,6380 | 12 |
| | 4 | 1,47844 | 18,1840 | 16 |
| | 5 | 1,84805 | 22,7300 | 20 |
| | 6 | 2,21776 | 27,2760 | 24 |
| | 7 | 2,58727 | 31,8220 | 28 |
| | 8 | 2,95688 | 36,3680 | 32 |
| | 9 | 3,32649 | 40,9140 | 36 |

# ТАБЛИЦА СООТНОШЕНІЙ МЕЖДУ ВѢСОМЪ И ОБЪЕМОМЪ НѢКОТОРЫХЪ ГРУЗОВЪ.

| **Наименованіе грузовъ и родъ упаковки.** | Вѣсовая единица. | Число единицъ объема приблизительно соотвѣтствующее данной вѣсовой единицѣ. |
|---|---|---|
| Алкоголь въ бочкахъ . . . | 1 тонна въ 20 центн. | 80 кб. ф. |
| Ананасы, въ жестянкахъ и ящикахъ . . . . . . . | „ | около 60 „ |
| Антимоній см. сурьма . . . | — | — |
| Апельсины въ ящикахъ . | „ | „ 90 „ |
| Асбестъ въ ящикахъ . . | „ | 53 „ |
| Асфальтъ безъ упаковки . . | „ | около 17 „ |
| Бисквиты въ мѣшкахъ . . . | „ | „ 140 „ |
| „ „ бочкахъ . . . | „ | 160 „ |
| „ „ ящикахъ . . | „ | 156 „ |
| Бобы насыпью (египетскіе) . | „ | 47 „ |
| „ въ мѣшкахъ . . . . | „ | 68 „ |
| „ „ „ (маньчжурскіе) | „ | 52 „ |
| Борная кислота въ бочкахъ . | „ | 64 „ |
| Бразильскіе орѣхи см. орѣхи | — | — |
| Бревна см. лѣсъ строевой . | — | — |
| Веревки, канаты въ связкахъ | „ | около 135 „ |
| Ветчина копченая въ боченк. | „ | „ 70 „ |

| Наименованіе грузовъ и родъ упаковки. | Вѣсовая единица. | Число единицъ объема приблизительно соотвѣтствующее данной вѣсовой единицѣ. |
|---|---|---|
| Водка въ бочкахъ . . . . | 1 тонна въ 20 центн. | около 80 кб. ф. |
| Воды минеральныя въ ящик. | „ | „ 70 „ |
| Волокно кокосовое, необработанное въ кипахъ . . | „ | „ 200 „ |
| Волокно кокосовое, пряжа въ кипахъ . . . . . . | „ | „ 190 „ |
| Волосъ конскій, прессованный, въ кипахъ . . . . | „ | 140—175 „ |
| Волосъ кроличій въ ящикахъ | „ | около 210 „ |
| „ растительный въ кипахъ . . . . . . . . . | „ | „ 175 „ |
| Гамбиръ въ корзинахъ . . . | „ | 120 „ |
| „ „ мѣшкахъ . . . | „ | 100 „ |
| Глюкоза въ бочк. и боченк. | „ | 45 „ |
| Горохъ въ мѣшкахъ . . . . | „ | 50 „ |
| Гумми въ ящикахъ . . . . | „ | около 50 „ |
| Графитъ въ бочкахъ . . . . | „ | „ 47 „ |
| Дерево см. лѣсъ . . . . . . | — | — |
| Деревянное масло см. масло . | — | — |
| Джутъ въ кипахъ . . . . | „ | „ 58 „ |
| Драконовая кровь см. кровь . | — | — |
| Дыни въ ящикахъ . . . . . | „ | 80 „ |
| Жиръ рыбій въ жестянкахъ . | — | „ 57 „ |
| Земляные орѣхи см. орѣхи . | „ | — |
| Известь фосфорно-кислая въ мѣшкахъ . . . . . . | „ | 42 „ |
| Изюмъ въ ящикахъ . . . . | „ | 52 „ |

| Наименованіе грузовъ и родъ упаковки. | Вѣсовая единица. | Число единицъ объема приблизительно соотвѣтствующее данной вѣсовой единицѣ. |
|---|---|---|
| Икра въ боченкахъ . . . . | 1 тонна въ 20 центн. | 50 кб. ф. |
| Имбирь въ ящикахъ . . . . | „ | 80 „ |
| Индиго „ „ . . . . | „ | 62 „ |
| Какао . . . . . . . . . . | „ | 80 „ |
| Калганъ въ мѣшкахъ . . . | „ | около 90 „ |
| Камфора въ ящикахъ . . . | „ | „ 68 „ |
| Кардамонъ въ ящикахъ . | „ | „ 94 „ |
| Кассія въ ящикахъ . . . . | „ | „ 184 „ |
| Квебрачіо въ бревнахъ и чуркахъ . . . . . . . . | „ | до 60 „ |
| Кирпичъ . . . . . . . . . | 1 тонна въ 20 цент. (около 300 шт. огнеупорнаго или 370 шт. обыкновеннаго кирпича). | около 20 „ |
| Кожи выдѣлан. въ тюкахъ . | 1 тонна въ 20 цент. | „ 90 „ |
| „ „ „ сверткахъ | „ | „ 224 „ |
| „ сухія въ кипахъ . . . | „ | 120 „ |
| Коконы шелковичные . . . | „ | „ 210 „ |
| Кокосовое волокно см. волокно . . . . . . . . . | — | — |
| Кокосовые орѣхи см. орѣхи . | — | — |
| Конденсированное молоко см. молоко . . . . . . . | — | — |
| Кондитерскія издѣлія и консервы . . . . . . . . . | „ | „ 62 „ |
| Копра въ мѣшкахъ . . . . | „ | 85—100 „ |
| Коринка въ ящикахъ . . | „ | 50 „ |
| Корица въ тюкахъ и пучкахъ . . . . . . . . | „ | около 140 „ |

| Наименованіе грузовъ и родъ упаковки. | Вѣсовая единица. | Число единицъ объема приблизительно соотвѣтствующее данной вѣсовой единицѣ. |
|---|---|---|
| Корица въ прессов. кипахъ | 1 тонна въ 20 центн. | около 100 кб. ф. |
| Кофе въ мѣшкахъ . . . | „ | 60 „ |
| „ „ бочкахъ . . . . . | „ | 70 „ |
| „ „ пергаментѣ и мѣшкахъ . . . . . . . . . . | „ | 80 „ |
| Крахмалъ въ ящикахъ . . . | „ | „ 80 „ |
| Кровь драконовая въ ящик. | „ | 90 „ |
| Купоросъ мѣдный въ бочк. | „ | „ 52 „ |
| Каучукъ индійскій . . . . | „ | 65—70 „ |
| Ленъ балтійскихъ портовъ | „ | 155 „ |
| „ американскій . . . . | „ | 108 „ |
| Лимоны въ ящикахъ . . . . | „ | „ 85 „ |
| „ консервированные . | „ | „ 70 |
| Лукъ въ ящикахъ . . . . . | „ | 78 „ |
| Льняное сѣмя см. сѣмя . . | — | — |
| Лѣсъ строевой и подѣлочный: | | |
| красное дерево . . | „ | 39 „ |
| дубъ . . . . . . . . | „ | 39 „ |
| ясень . . . . . . . | „ | 39 „ |
| букъ . . . . . . . . | „ | 51 „ |
| вязъ, илемъ . . . . . | „ | 60 „ |
| ель, сосна . . . . . . | „ | 65 „ |
| Маргаринъ въ бочкахъ . . | „ | 65—70 „ |
| Маты камышевые, бамбуковые и травяные въ свертках . . . . . . . . . | „ | „ 200 „ |

| Наименованіе грузовъ и родъ упаковки. | Вѣсовая единица. | Число единицъ объема приблизительно соотвѣтствующее данной вѣсовой единицѣ. |
|---|---|---|
| Минеральныя воды см. воды | — | — |
| Мирободанъ . . . . . | 1 тонна въ 20 центн. | 67 кб. ф. |
| Молоко конденсированное въ жестянкахъ, укупоренныхъ въ ящики . . . . | „ | около 45 „ |
| Мука въ мѣшкахъ . . . . | „ | 44—50 „ |
| „ „ бочкахъ . . . . . | „ | около 60 „ |
| „ овсяная въ мѣшкахъ | „ | „ 65 „ |
| Мѣдная руда см. руда . . . | — | — |
| Мѣдный купоросъ см. купоросъ . . . . . . . . . | — | — |
| Мѣдь . . . . . . . . . . . | „ | 10 „ |
| „ сѣрнокислая въ бочк. | „ | 20 „ |
| Мѣлъ въ бочкахъ . . . . . | „ | 38 „ |
| Мѣха въ ящикахъ . . . . . | „ | „ 130 „ |
| Овесъ . . . . . . . . . | „ | 80 „ |
| „ въ мѣшкахъ . . . . | „ | „ 88 „ |
| Овсяная мука см. мука . . | — | — |
| Орѣхи бразильскіе въ боченкахъ . . . . . . . | „ | „ 90 „ |
| Орѣхи земляные безъ скорлупы, въ мѣшкахъ . . | „ | 58 „ |
| Орѣхи кокосовые, насыпью | „ | „ 140 „ |
| Парусина, холстъ, тентъ, въ тюкахъ . . . . . . . . | „ | „ 47 „ |
| Пенька американская въ тюкахъ . . . . . . . . . | „ | „ 106 „ |

| Наименованіе грузовъ и родъ упаковки. | Вѣсовая единица. | Число единицъ объема приблизительно соотвѣтствующее данной вѣсовой единицѣ. |
|---|---|---|
| Пенька калькуттская въ тюкахъ . . . . . . . . . | 1 тонна въ 20 центн. | 57 кб. ф. |
| Пенька манильская въ тюкахъ . . . . . . . . . . | „ | 73 „ |
| Перецъ въ мѣшкахъ . . . | „ | около 80 „ |
| Порохъ . . . . . . . . . . | „ | 50 „ |
| Пробка: пресованная пробковая кора въ кипахъ при хорошей упаковкѣ . . . . . | „ | 200 „ |
| французская пробковая кора въ кипахъ . . . . . | „ | 440 „ |
| пробковое дерево въ кипахъ . . . . | „ | 270 „ |
| пробковая стружка въ кипахъ . . . . | „ | 290 „ |
| Резина въ бочкахъ . . . . | „ | „ 58 „ |
| Рисъ . . . . . . . . . . . | „ | „ 45 „ |
| „ сайгонскій въ мѣшкахъ | „ | 62 „ |
| Рогожи тростниковыя, индійскія, прессованныя гидравл. способомъ . . . . | „ | 48 „ |
| Рогожи пресованныя обыкновеннымъ способомъ, въ кипахъ . . . . . . | „ | 57 „ |
| Руда мѣдная . . . . . . . | „ | 10—20 „ |
| Рыбій жиръ см. жиръ . . . | — | — |
| Саго . . . . . . . . . . . . | „ | около 55 „ |
| Сало въ бочкахъ . . . . . | „ | 58—70 „ |
| Сахарный песокъ . . . . . | „ | 58 „ |

| Наименованіе грузовъ и родъ упаковки. | Вѣсовая единица. | Число единицъ объема приблизительно соотвѣтствующее данной вѣсовой единицѣ. |
|---|---|---|
| Сахаръ рафинадъ . . . . . | 1 тонна въ 20 центн. | 74 кб. ф. |
| Свинецъ въ болванкахъ . | „ | около 8 „ |
| Свинина копченая . . . . . | „ | „ 66 „ |
| Свѣчи въ ящикахъ . . . . | „ | „ 56 „ |
| Селитра . . . . . . . . | „ | „ 36 „ |
| Сельди вяленыя въ боченк. | „ | „ 60 „ |
| „ соленыя въ боченк. | „ | 45 „ |
| Сигары въ ящикахъ . . . . | „ | „ 180 „ |
| Сидръ въ бочкахъ . . . . | „ | „ 65 „ |
| Смола горная и асфальтъ въ боченкахъ . . . . . . | „ | 45 „ |
| Смола жидкая въ бочкахъ . | „ | „ 54 „ |
| Сода въ бочкахъ . . . . . | „ | 54 „ |
| Соль насыпью . . . . . . | „ | „ 37 „ |
| Соя . . . . . . . . | 1 пикуль [1]) | 12 „ |
| Сурьма (руда въ мѣшкахъ). | 1 тонна въ 20 центн. | до 20 „ |
| Сѣмя конопляное въ мѣшкахъ . . . . . . . . | „ | около 70 „ |
| „ льняное въ мѣшкахъ . | „ | „ 57 „ |
| „ сезамовое въ ящикахъ | ½ пикуля. | 1 ящ. въ 4 „ |
| „ хлопчатников. насыпью | 1 тонна въ 20 центн. | 64 „ |
| „ „ въ мѣшкахъ . . . . . . . . . | „ | 80 „ |
| Табакъ турецкій въ кипахъ . | „ | около 150 „ |
| Тапіока въ боченкахъ . . . | „ | „ 57 „ |

[1]) 1 пикуль = 579—615 kg. (Китай, Японія и Индія).

| Наименованіе грузовъ и родъ упаковки. | Вѣсовая единица. | Число единицъ объема приблизительно соотвѣтствующее данной вѣсовой единицѣ. |
| --- | --- | --- |
| Уголь каменный: | 1 тонна въ 20 центн. | |
| „ австралійскій . . . . | „ | 43—47 „ |
| „ американскій . . . | „ | около 40 „ |
| „ ланкаширскій . . . . | „ | „ 45 „ |
| „ Нью-Кастльскій . . . | „ | 45 „ |
| „ Уэльскій . . . . | „ | „ 40 „ |
| „ Шильдскій . . . . | „ | „ 45 „ |
| „ японскій . . . . . | „ | 43—45 „ |
| „ остальные сорта . . . | „ | 43—47 „ |
| Фиги въ корзинахъ . . . . | „ | 45 „ |
| Финики сырые въ рогожныхъ мѣшкахъ и въ корзинахъ . . . . . . | „ | 40 „ |
| Финики сушеныя въ ящикахъ . . . . . . . . . | „ | около 45 „ |
| Хлопчатниковое сѣмя см. сѣмя . . . . . . . . . | — | — |
| Цементъ портландъ въ бочкахъ . . . . . . . | „ | 35—37 кб. ф. |
| Чай: китайскій (Ханькоу) въ фанерныхъ яшикахъ . | „ | 92—93 „ |
| „ китайскій въ китайск. ящикахъ . . . . . . | „ | около 98 „ |
| „ цейлонскій въ мѣшкахъ | „ | „ 119 „ |
| „ „ „ ящикахъ | „ | „ 88 „ |
| Черепица кровельн. обыкн. въ корзинахъ . . . . . | „ | „ 85 „ |
| Черепица кровельн. огнеупорная въ корз. . . . . | „ | 50 „ |

| Наименованіе грузовъ и родъ упаковки. | Вѣсовая единица. | Число единицъ объема приблизительно соотвѣтствующее данной вѣсовой единицѣ. |
|---|---|---|
| Черепаховые панцыри въ ящикахъ . . . . . . . | 1 тонна въ 20 центн. | около 155 кб. ф. |
| Шелкъ лучш. сорта (Кантонскій) въ кипахъ . . . | 8 кипъ въ 115 lbs | 40 „ |
| Шелкъ бракъ въ кипахъ . | 1 „ 138—142 lbs | 8 „ |
| „ понджи въ ящикахъ | 1 пикуль [1]). | 8 „ |
| „ желтый . . . . . | „ | 8 „ |
| „ очески въ ящикахъ . | „ | 5—6 „ |
| Шеллакъ въ ящикахъ . . | 1 тонна въ 20 центн, | около 83 „ |
| Шкуры кроличьи въ кипахъ | „ | 250 „ |
| „ козьи въ кипахъ . . | „ | 104 „ |
| Шпалы стальныя . . . . | „ | 22 „ |
| „ „ широкія . | „ | 38 „ |
| „ чугунныя . . . . . | „ | 37 „ |
| „ твердаго дерева . . | „ | 50 „ |
| Яблоки сушеныя . . . . . | „ | 90 „ |

---

[1]) См. примѣчаніе стр. 133.

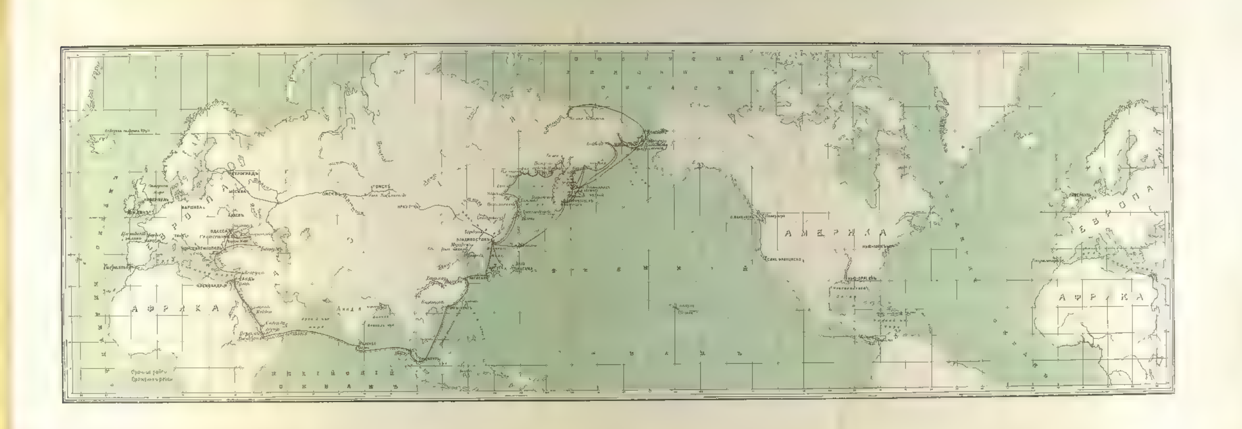
## Россійскіе консулы и агенты Министерства Торговли и Промышленности въ иностранныхъ портахъ, посѣщаемыхъ пароходами Добровольнаго Флота.

| | |
|---|---|
| **Аденъ** | Вице-Конс. Ріесъ, А. З. |
| **Гонгъ-Конгъ** | Конс. ф.-Эттингенъ. Влад. Оттон. |
| **Гонолулу** | Вице-Конс. Маркезъ. |
| **Джибути** | Вице-Конс. Галебъ, Алекс. |
| **Іокогама** | Генер. Конс. Вильмъ, Арт. Карл. |
| **Кобе** | Вице-Конс. фонъ Ландезенъ, Арт. Юл. |
| **Коломбо** | Вице-Конс. Блюмъ, Бор. Эд. |
| | Конс. агентъ Кадомцевъ, Бор. Петр. |
| **Нагасаки** | Генер. Конс. Выводцевъ, Артем. Марк. |
| **Нью-Іоркъ** | Генер. Конс. Устиновъ, Мих. Мих. |
| | Конс. Руцкій, Петръ Альбин. |
| | Вице-Конс. бар. Корфъ, Оскаръ Алдр. |
| | Секретарь н. с. Колбецкій, Дм. Влад. |
| **Портъ Саидъ** | Конс. Ниссенъ, Андр. Як. |
| | Вице-Конс. Китаевъ, Влад. Ник. |
| **Санъ-Франциско** | Конс. Рождественскій, Пет. Серг. |
| | Вице-Конс. Герини. |
| **Сингапуръ** | Генер. Конс. Роспоповъ, Ник. Ал. |
| **Сіаттль** | Конс. Богоявленскій, Ник. Вяч. |
| | Секр. Кохановскій, Алдр. Ив. |
| **Суэцъ** | Вице-Конс. Манолакисъ, Георг. |
| **Хакодате** | Вице-Конс. Лебедевъ, Евг. Фед. |
| **Ханькоу** | Конс. Бѣльченко, Андр. Тер. |
| | Секр. и драгоманъ Ивановъ, Ник. Алекс. |
| **Цуруга** | Вице-Конс. Федоровъ, Ник. Дмитр. |
| **Шанхай** | Ген. Конс. Гроссе, Викт. Фед. |
| | Вице-Конс. Вознесенскій, Арс. Ник. |
| | Секретарь Мулюкинъ, Ник. Серг. |
| | Агентъ М-ства Торг. и Пром. Сюнербергъ, Г. Г. |

---






ЕВРОПА
ПЕТРОГРАДЪ
МОСКВА
ВАРШАВА
ОДЕССА
КОНСТАНТИНОПОЛЬ
ТОМСКЪ
ОМСКЪ
ВЛАДИВОСТОКЪ
НАГАСАКИ
АФРИКА
АМЕРИКА
САНЪ ФРАНЦИСКО
ОКЕАНЪ

Ежемѣсячный иллюстрированный органъ Русскаго теплоходства, теплоходостроенія и нефтяного дѣла

**ГОДЪ ИЗДАНІЯ ПЯТЫЙ.**




**ГОДЪ ИЗДАНІЯ ПЯТЫЙ.**

Редакція: Петроградъ, Песочная, 12. Тел. 482—37.

**Цѣль журнала — развитіе теплоходства и теплоходостроенія въ Россіи.**

При участіи крупнѣйшихъ техническихъ силъ мы стремимся сдѣлать „ТЕПЛОХОДЪ" полезнымъ, авторитетнымъ и живымъ органомъ, отвѣчающимъ всѣмъ требованіямъ читателя-техника, читателя-судовладѣльца, читателя-моряка, читателя-нефтепромышленника.

**Будущее Русскаго судоходства принадлежитъ теплоходамъ.**



**ПРИЛОЖЕНІЕ на 1915 г.: „Справочная книга для мотористовъ и строителей теплоходовъ".**

ПРИ ЖУРНАЛѢ **БЮРО КОНСУЛЬТАЦІЙ**
по вопросамъ постройки, оборудованія и эксплоатаціи теплоходовъ.

Пробный № высылается за 75 к. марками, кои при подпискѣ засчитываются.

Въ годъ. **8** р. **ПОДПИСКА на журналъ „ТЕПЛОХОДЪ"** За гран. **10** р.
ПРИНИМАЕТСЯ: Въ Редакціи (ПГР. Песочная, 12) и въ большихъ книжныхъ магазинахъ.

Комплекты 1912/13 и 1913/14 г. продаются въ Редакціи по 8 р. съ перес. Комплекты 1911/12 г. распроданы. Отдѣльные №№ по 75 к.

Тарифъ на **ОБЪЯВЛЕНІЯ въ ЖУРНАЛѢ** высыл. по перв. требованію.

Редакторъ: Профессоръ **Г. Н. Піо-Ульскій.**
Издатель: Инженеръ **Б. П. Ханыковъ.**

